CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

Viena, 2 a 19 de abril de 1991

DOCUMENTOS OFICIALES

Documentos de la Conferencia
y
actas resumidas de las sesiones plenarias y de las sesiones de las comisiones principales

NACIONES UNIDAS
Nueva York, 1993

NOTA INTRODUCTORIA

En los Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional figuran los documentos preliminares, las actas resumidas de las sesiones plenarias y de las sesiones de las comisiones principales, el Acta Final y el Convenio; contienen asimismo un índice completo de los documentos que guardan relación con los trabajos de la Conferencia.

* * *

Las signaturas de los documentos de las Naciones Unidas se componen de letras mayúsculas y cifras. La mención de una de tales signaturas indica que se hace referencia a un documento de las Naciones Unidas.

* * *

Las actas resumidas que figuran en el presente volumen fueron distribuidas originalmente con las signaturas A/CONF.152/SR.1 a 9, A/CONF.152/C.1/SR.1 a 18 y A/CONF.152/C.2/SR.1 a 4. Contienen las correcciones incorporadas a las actas resumidas provisionales a petición de las delegaciones y todas las modificaciones exigidas por los trabajos de edición.

* * *

En la presente publicación, los nombres y designaciones de países son los que se empleaban cuando se publicaron los documentos en su forma inicial.

* * *

Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, de parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites.

A/CONF.152/14

PUBLICACION DE LAS NACIONES UNIDAS

Número de venta: S.93.V.14

ISBN 92-1-333223-8

INDICE

Página

Extractos de la resolución de la Asamblea General por la que se convoca la Conferencia 1

Autoridades de la Conferencia y de sus comisiones 2

Secretaría de la Conferencia 2

Programa 3

Reglamento 4

Indice de los documentos de la Conferencia 14

Parte I

DOCUMENTOS DE LA CONFERENCIA

Propuestas, informes y otros documentos

A. Informe de la Comisión de Verificación de Poderes (A/CONF.152/8/Rev.1*) 20

B. Antecedentes de la Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (A/CONF.152/6) 21

C. Texto del proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Tranporte en el Comercio Internacional aprobado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (A/CONF.152/5) 22

D. Recopilación de las observaciones y propuestas formuladas por los gobiernos y las organizaciones internacionales con respecto al proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (A/CONF.152/7 y Add.1 y 2) 30

E. Informe de la Primera Comisión (A/CONF.152/9) 54

F. Informe de la Segunda Comisión (A/CONF.152/10 y Add.1) 82

G. Proyectos de artículos 1 a 16 del proyecto de Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional aprobados por la Primera Comisión (A/CONF.152/11) 90

H. Proyectos de artículos 17 a 25 del proyecto de Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional preparados por el Comité de Redacción y aprobados por la Segunda Comisión (A/CONF.152/12) 95

I. Proyectos de artículos de la Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional preparados o aprobados por el Comité de Redacción (A/CONF.152/DC/L.2-6) 97

1. Modificaciones a los artículos 1, 3, 4, 5 y 6 aprobadas por la Primera Comisión hasta el 8 de abril de 1991 (A/CONF.152/DC/L.2) 97

2. Artículos 1, 3, 4 y 5 (A/CONF.152/DC/L.3) 98

3. Modificaciones de los artículos 18, 19, 21, 23 y 25 aprobadas por la Segunda Comisión (A/CONF.152/DC/L.4) 99

4. Artículos 4, 6 a 9, 17, 18 y 21 a 25 (A/CONF.152/DC/L.5) 100

5. Modificaciones introducidas en los artículos 19 y 21 aprobados por la Segunda Comisión (A/CONF.152/DC/L.6) 103

J. Propuestas y enmiendas presentadas al pleno de la Conferencia (A/CONF.152/L.2-7) 104

Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (A/CONF.152/13) 106

Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (A/CONF.152/13, anexo) 109

Parte II

ACTAS RESUMIDAS

Actas resumidas de las sesiones plenarias

Página

Primera sesión plenaria

Martes 2 de abril de 1991, a las 10.30 horas

TEMA 1 DEL PROGRAMA PROVISIONAL

Apertura de la Conferencia 118

TEMA 2 DEL PROGRAMA PROVISIONAL

Elección del Presidente 118

Segunda sesión plenaria

Martes 2 de abril de 1991, a las 14.30 horas

TEMA 3 DEL PROGRAMA PROVISIONAL

Aprobación del programa 119

TEMA 4 DEL PROGRAMA

Aprobación del reglamento 119

TEMA 5 DEL PROGRAMA

Elección de los Vicepresidentes de la Conferencia y de un presidente de cada una de las comisiones principales 119

TEMA 6 DEL PROGRAMA

Credenciales de los representantes en la Conferencia:

a) Nombramiento de la Comisión de Verificación de Poderes 119

TEMA 8 DEL PROGRAMA

Organización de los trabajos 119

TEMA 9 DEL PROGRAMA

Examen de la cuestión de la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional de conformidad con la resolución 44/33 de la Asamblea General, de 4 de diciembre de 1989 120

Tercera sesión plenaria

Miércoles 3 de abril de 1991, a las 9.30 horas

TEMA 5 DEL PROGRAMA

Elección de los Vicepresidentes de la Conferencia y de un presidente de cada una de las comisiones principales (continuación) 121

Cuarta sesión plenaria

Viernes 5 de abril de 1991, a las 16.55 horas

TEMA 5 DEL PROGRAMA

Elección de los Vicepresidentes de la Conferencia y de un presidente de cada una de las comisiones principales (continuación) 121

Página

TEMA 7 DEL PROGRAMA

Designación de los miembros del Comité de Redacción 122

TEMA 6 DEL PROGRAMA

Credenciales de los representantes en la Conferencia (continuación)

a) Nombramiento de la Comisión de Verificación de Poderes (continuación) 122

Quinta sesión plenaria

Lunes 8 de abril de 1991, a las 16.35 horas

TEMA 7 DEL PROGRAMA

Designación de los miembros del Comité de Redacción (conclusión) 122

TEMA 6 DEL PROGRAMA

Credenciales de los representantes en la Conferencia (continuación)

a) Nombramiento de la Comisión de Verificación de Poderes 122

TEMA 5 DEL PROGRAMA

Elección de los Vicepresidentes de la Conferencia y de un presidente de cada una de las comisiones principales (conclusión) 123

Sexta sesión plenaria

Martes 16 de abril de 1991, a las 9.30 horas

TEMA 9 DEL PROGRAMA

Examen de la cuestión de la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional de conformidad con la resolución 44/33 de la Asamblea General, de 4 de diciembre de 1989 (continuación) 123

Proyecto de Convenio sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional:

Título del Convenio 123
Artículo 1 124
Artículo 2 127
Artículo 3 127
Artículo 4 127
Artículo 5 127
Artículo 6 127
Artículo 7 128
Artículo 8 128

Séptima sesión plenaria

Miércoles 17 de abril de 1991, a las 9.30 horas

TEMA 9 DEL PROGRAMA

Examen de la cuestión de la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional de conformidad con la resolución 44/33 de la Asamblea General, de 4 de diciembre de 1989 (continuación) 128

Proyecto de Convenio sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional (continuación):

Artículo 9 128
Artículo 10 129
Artículo 11 130

Página

Artículo 12 130
Artículo 13 130
Artículo 14 130
Artículo 15 130
Artículo 16 130
Artículo 17 130
Artículo 18 130
Artículo 19 130
Artículo 20 130
Artículo 21 130
Artículo 22 132

Octava sesión plenaria

Miércoles 17 de abril de 1991, a las 14.30 horas

TEMA 9 DEL PROGRAMA

Examen de la cuestión de la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional de conformidad con la resolución 44/33 de la Asamblea General, de 4 de diciembre de 1989 (conclusión) 132

Proyecto de Convenio sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional (conclusión):

Artículo 22 (conclusión) 132
Artículo 23 133
Artículo 24 133
Artículo 25 133
Preámbulo 133

TEMA 10 DEL PROGRAMA

Aprobación de un convenio y de otros instrumentos considerados apropiados y del Acta Final de la Conferencia 135

TEMA 6 DEL PROGRAMA

Credenciales de los representantes en la Conferencia (conclusión):

b) Informe de la Comisión de Verificación de Poderes 136

TEMA 10 DEL PROGRAMA

Aprobación de un convenio y de otros instrumentos considerados apropiados y del Acta Final de la Conferencia (conclusión) 137

Novena sesión plenaria

Viernes 19 de abril de 1991, a las 10.30 horas

TEMA 11 DEL PROGRAMA

Firma del Acta Final y del Convenio y otros instrumentos 137

TEMA 12 DEL PROGRAMA

Clausura de la Conferencia 137

Actas resumidas de las sesiones de la Primera Comisión

Primera sesión

Miércoles 3 de abril de 1991, a las 10.00 horas

TEMA 1 DEL PROGRAMA

Aprobación del programa 138

Página

TEMA 3 DEL PROGRAMA

Examen de los artículos 1 a 16 y 20 del proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional

Artículo 1, inciso a) 138

Segunda sesión

Miércoles 3 de abril de 1991, a las 14.30 horas

TEMA 3 DEL PROGRAMA

Examen de los artículos 1 a 16 y 20 del proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (continuación)

Artículo 1, inciso a) (continuación) 142
Artículo 1, inciso b) 144
Artículo 1, inciso c) 145

Tercera sesión

Jueves 4 de abril de 1991, a las 9.30 horas

TEMA 3 DEL PROGRAMA

Examen de los artículos 1 a 16 y 20 del proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (continuación)

Artículo 1, inciso d) 148
Artículo 1, incisos e) y f) 149
Artículo 1, propuestas de nuevos incisos 150
Artículo 1, inciso a) (continuación) 151
Artículo 1, propuestas de nuevos incisos (continuación) 152

Cuarta sesión

Jueves 4 de abril de 1991, a las 14.30 horas

TEMA 3 DEL PROGRAMA

Examen de los artículos 1 a 16 y 20 del proyecto de Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (continuación)

Artículo 3 154

TEMA 2 DEL PROGRAMA

Elección de un Vicepresidente y un Relator 157

Quinta sesión

Viernes 5 de abril de 1991, a las 9.30 horas

TEMA 3 DEL PROGRAMA

Examen de los artículos 1 a 16 y 20 del proyecto de Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (continuación)

Propuesta de nuevo artículo 158
Artículo 1, propuestas de nuevos incisos (continuación) 158
Artículo 4 159

Página

Sexta sesión plenaria

Viernes 5 de abril de 1991, a las 14.30 horas

TEMA 3 DEL PROGRAMA

Examen de los artículos 1 a 16 y 20 del proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (continuación)

Artículo 4 (continuación) 162

TEMA 2 DEL PROGRAMA

Elección de un Vicepresidente y un Relator (conclusión) 165

Séptima sesión

Lunes 8 de abril de 1991, a las 9.30 horas

TEMA 3 DEL PROGRAMA

Examen de los artículos 1 a 16 y 20 del proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (continuación)

Artículo 4 (continuación) 165
Artículo 3 (conclusión) 165
Artículo 1, propuestas de nuevos incisos (continuación) 167
Artículo 5 167

Octava sesión

Lunes 8 de abril de 1991, a las 14.30 horas

TEMA 3 DEL PROGRAMA

Examen de los artículos 1 a 16 y 20 del proyecto de Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (continuación)

Artículo 5 (continuación) 170
Artículo 6 173

Novena sesión

Martes 9 de abril de 1991, a las 9.30 horas

TEMA 3 DEL PROGRAMA

Examen de los artículos 1 a 16 y 20 del proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (continuación)

Artículo 6 (continuación) 176

Décima sesión

Martes 9 de abril de 1991, a las 14.30 horas

TEMA 3 DEL PROGRAMA

Examen de los artículos 1 a 16 y 20 del proyecto de Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (continuación)

Artículo 6 (conclusión) 180

Nuevo artículo 6 bis 182

Página

11a. sesión

Miércoles 10 de abril de 1991, a las 9.30 horas

TEMA 3 DEL PROGRAMA

Examen de los artículos 1 a 16 y 20 del proyecto de Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (continuación)

Artículo 4 (conclusión) 187
Artículo 1, propuestas de nuevos incisos (continuación) 188
Artículo 7 188
Artículo 8 188
Artículo 9 190

12a. sesión

Miércoles 10 de abril de 1991, a las 14.30 horas

TEMA 3 DEL PROGRAMA

Examen de los artículos 1 a 16 y 20 del proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (continuación)

Artículo 9 (conclusión) 193
Artículo 10 195

13a. sesión

Jueves 11 de abril de 1991, a las 9.30 horas

TEMA 3 DEL PROGRAMA

Examen de los artículos 1 a 16 y 20 del proyecto de Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (continuación)

Artículo 10 (conclusión) 200
Artículo 11 204

14a. sesión

Jueves 11 de abril de 1991, a las 14.30 horas

TEMA 3 DEL PROGRAMA

Examen de los artículos 1 a 16 y 20 del proyecto de Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (continuación)

Artículo 11 (conclusión) 206
Artículo 12 207
Artículo 15 211
Artículo 16 213

15a. sesión

Viernes 12 de abril de 1991, a las 9.30 horas

TEMA 3 DEL PROGRAMA

Examen de los artículos 1 a 16 y 20 del proyecto de Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (continuación)

Artículos 1 (propuestas de nuevos apartados), 2 y 15 (conclusión) 213

Página

16a. sesión

Viernes 12 de abril de 1991, a las 14.30 horas

TEMA 3 DEL PROGRAMA

Examen de los artículos 1 a 16 y 20 del proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (continuación)

Artículos 1, 2 y 15 (conclusión) 218
Artículo 13 (conclusión) 219
Artículo 20 220
Propuesta de un nuevo artículo 221
Artículo 5 (conclusión) 222
Artículo 12 (conclusión) 222

17a. sesión

Lunes 15 de abril de 1991, a las 9.30 horas

TEMA 3 DEL PROGRAMA

Examen de los artículos 1 a 16 y 20 del proyecto de Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (conclusión)

Artículo 14 222

TEMA 4 DEL PROGRAMA

Examen del informe del Comité de Redacción a la Comisión 222

18a. sesión

Viernes 17 de abril de 1991, a las 9.30 horas

TEMA 5 DEL PROGRAMA

Examen del informe de la Comisión al Pleno de la Conferencia 224

Conclusión de los trabajos de la Comisión 224

Actas resumidas de las sesiones de la Segunda Comisión

Primera sesión

Lunes 8 de abril de 1991, a las 9.30 horas

TEMA 1 DEL PROGRAMA

Aprobación del programa 225

TEMA 2 DEL PROGRAMA

Elección de un Vicepresidente y un Relator 225

TEMA 3 DEL PROGRAMA

Examen de los artículos 17 a 19 y 21 a 25 del proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional

Artículo 17 225
Artículo 18 225
Artículo 19 225
Artículo 22 225

Página

Artículo 23 226
Artículo 24 226
Artículo 25 227

Segunda sesión

Miércoles 10 de abril de 1991, a las 9.30 horas

TEMA 2 DEL PROGRAMA

Elección de un vicepresidente y un relator (conclusión) 227

TEMA 3 DEL PROGRAMA

Examen de los artículos 17 a 19 y 21 a 25 del proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (conclusión)

Artículo 19 (conclusión) 227
Artículo 21 228
Fórmula final 229

Tercera sesión

Viernes 12 de abril de 1991, a las 9.30 horas

TEMA 4 DEL PROGRAMA

Examen del informe del Comité de Redacción a la Comisión 229

TEMA 5 DEL PROGRAMA

Examen del informe de la Comisión al Pleno de la Conferencia 229

Cuarta sesión

Lunes 15 de abril de 1991, a las 11.45 horas

TEMA 4 DEL PROGRAMA

Examen del informe del Comité de Redacción a la Comisión (conclusión) 230

TEMA 5 DEL PROGRAMA

Examen del informe de la Comisión al Pleno de la Conferencia (conclusión) 230

Conclusión de los trabajos de la Comisión 231

EXTRACTOS DE LA RESOLUCION DE LA ASAMBLEA GENERAL POR LA QUE SE CONVOCA LA CONFERENCIA*

Resolución 44/33. Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su 22° período de sesiones

La Asamblea General,

Recordando su resolución 2205 (XXI), de 17 de diciembre de 1966, por la que estableció la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional con el mandato de fomentar la armonización y la unificación progresivas del derecho mercantil internacional y, de tener presente a ese respecto, el interés de todos los pueblos, en particular el de los países en desarrollo, en el amplio desarrollo del comercio internacional, así como su resolución 43/166, de 9 de diciembre de 1988,

Reafirmando su convicción de que la armonización y la unificación progresivas del derecho mercantil internacional, al reducir o eliminar los obstáculos de carácter jurídico que se oponen a la corriente de comercio internacional, en especial los que afectan a los países en desarrollo, contribuirían notablemente a la cooperación económica universal entre todos los Estados sobre una base de igualdad, equidad e interés común y a la eliminación de la discriminación en el comercio internacional y, por lo tanto, al bienestar de todos los pueblos,

Habiendo examinado el informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su 22° período de sesiones 1/,

Observando que la Comisión aprobó un proyecto de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional 2/ y recomendó en la decisión que figura en el párrafo 255 de su informe que la Asamblea General convocara en 1991 una conferencia internacional de plenipotenciarios de tres semanas de duración para concluir, sobre la base del proyecto de convención, una convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional,

...

4. Expresa su reconocimiento a la Comisión por la valiosa labor realizada en la preparación de un proyecto de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional;

5. Decide que se celebre una conferencia internacional de plenipotenciarios en Viena, del 2 al 19 de abril de 1991, para examinar el proyecto de convención preparado por la Comisión y para reflejar los resultados de su labor en una convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional;

6. Pide al Secretario General que:

a) Invite a todos los Estados a participar en la conferencia;

b) Invite a los representantes de organizaciones que hayan recibido una invitación permanente de la Asamblea General para participar en los períodos de sesiones y en labor de todas las conferencias internacionales convocadas bajo sus auspicios en calidad de observadores a que participen en la conferencia en dicha calidad, de conformidad con las resoluciones 3237 (XXIX), de 22 de noviembre de 1974, y 31/152, de 20 de diciembre de 1976, de la Asamblea;

c) Invite a los representantes de los movimientos de liberación nacional reconocidos por la Organización de la Unidad Africana en su región a que participen en la conferencia en calidad de observadores de conformidad con la resolución 3280 (XXIX) de la Asamblea General, de 10 de diciembre de 1974;

d) Invite a los organismos especializados y al Organismo Internacional de Energía Atómica, así como a los órganos interesados de las Naciones Unidas y a las organizaciones internacionales interesadas, a que envíen observadores a la conferencia;

...

---

* La resolución 44/33 se publicó también como documento A/CONF.152/1.

1/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, cuadragésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/44/17).

2/ Ibid., anexo I.

AUTORIDADES DE LA CONFERENCIA Y DE SUS COMISIONES

Presidente de la Conferencia

Sr. José María Abascal Zamora (México)

Vicepresidentes de la Conferencia

Los representantes de los siguientes Estados: Argentina, Australia, Bélgica, Bulgaria, China, Egipto, España, Filipinas, Gabón, Indonesia, Irán (República Islámica del), Italia, Japón, Marruecos, Nigeria, República Socialista Soviética de Bielorrusia, Suecia, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Yugoslavia.

Primera Comisión

Presidente: Sr. Jean-Paul Beraudo (Francia)

Vicepresidente: Sr. Mahmoud Soliman (Egipto)

Relator: Sr. Abbas Safarian Nematabad (República Islámica del Irán)

Segunda Comisión

Presidente: Sra. Jelena Vilus (Yugoslavia)

Vicepresidente: Sr. Ken Fujishita (Japón)

Relator: Sra. Sylvia Strolz (Austria)

Comité de Redacción

Presidente: Sr. P.C. Rao (India)

Miembros: Alemania, China, Egipto, España, Estados Unidos de América, Filipinas, Francia, Guinea, Marruecos, México, Nigeria, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Socialista Soviética de Ucrania y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

Comisión de Verificación de Poderes

Presidente: Sr. Ross Hornby (Canadá)

Miembros: Argentina, Canadá, China, Estados Unidos de América, Guinea, Irán (República Islámica del), Lesotho, México y República Socialista Soviética de Ucrania.

Secretaría de la Conferencia

Sr. Carl-August Fleischhauer, Secretario General Adjunto de Asuntos Jurídicos, Asesor Jurídico, Oficina de Asuntos Jurídicos (Representante del Secretario General de las Naciones Unidas)

Sr. Eric E. Bergsten, Secretario de la CNUDMI y Jefe de la Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional, Oficina de Asuntos Jurídicos (Secretario Ejecutivo de la Conferencia)

Sr. Gerold Herrmann, Oficial Jurídico Superior, Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional, Oficina de Asuntos Jurídicos (Secretario Ejecutivo Adjunto de la Conferencia)

Sr. Kwame Opoku, Oficial Jurídico Superior, Oficina de las Naciones Unidas en Viena (Secretario de la Comisión de Verificación de Poderes)

Sr. Stephen R. Katz, Oficial Jurídico, División de Asuntos Jurídicos Generales, Oficina de Asuntos Jurídicos (Secretario de la Primera Comisión)

Sr. Jernej Sekolec, Oficial Jurídico, Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional, Oficina de Asuntos Jurídicos (Secretario Auxiliar de la Conferencia)

Sr. Simeon Sahaydachny, Oficial Jurídico, Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional, Oficina de Asuntos Jurídicos (Secretario de la Segunda Comisión)

Sr. R. S. Gabi, Oficial Jurídico, Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional, Oficina de Asuntos Jurídicos (Secretario Auxiliar de la Conferencia)

Sr. Muna Ndulo, Oficial Jurídico, Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional, Oficina de Asuntos Jurídicos (Secretario Auxiliar de la Conferencia)

Sr. Renaud Sorieul, Oficial Jurídico, Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional, Oficina de Asuntos Jurídicos (Secretario Auxiliar de la Conferencia)

PROGRAMA*

1. Apertura de la Conferencia

2. Elección del Presidente

3. Aprobación del programa

4. Aprobación del reglamento

5. Elección de los Vicepresidentes de la Conferencia y de un presidente de cada una de las comisiones principales

6. Credenciales de los representantes en la Conferencia

   a) Nombramiento de la Comisión de Verificación de Poderes

   b) Informe de la Comisión de Verificación de Poderes

7. Designación de los miembros del Comité de Redacción

8. Organización de los trabajos

9. Examen de la cuestión de la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional de conformidad con la resolución 44/33 de la Asamblea General, de 4 de diciembre de 1989

10. Aprobación de una convención y de otros instrumentos considerados apropiados y del Acta Final de la Conferencia

11. Firma del Acta Final y de la Convención y otros instrumentos

12. Clausura de la Conferencia

---

* Aprobado por la Conferencia en su segunda sesión plenaria.

REGLAMENTO*

I. REPRESENTACION Y CREDENCIALES

Composición de las delegaciones

Artículo 1

La delegación de cada Estado participante en la Conferencia se compondrá de un jefe de delegación y de los representantes, representantes suplentes y consejeros que se juzguen necesarios.

Suplentes y consejeros

Artículo 2

El jefe de la delegación podrá designar a un representante suplente o a un consejero para que actúe como representante.

Credenciales

Artículo 3

Las credenciales de los jefes de las delegaciones y los nombres de los representantes, de los representantes suplentes y de los consejeros serán notificados al Secretario Ejecutivo de la Conferencia, de ser posible, dentro de las 24 horas siguientes a la apertura de la Conferencia, y podrán notificarse al Secretario Ejecutivo antes de la apertura de la Conferencia. Se notificará también al Secretario Ejecutivo cualquier cambio subsiguiente en la composición de las delegaciones. Las credenciales deberán ser expedidas por el Jefe de Estado o de Gobierno o por el Ministro de Relaciones Exteriores.

Comisión de Verificación de Poderes

Artículo 4

Al principio de la Conferencia se nombrará una Comisión de Verificación de Poderes integrada por nueve miembros. Su composición se basará en la de la Comisión de Verificación de Poderes de la Asamblea General de las Naciones Unidas en su cuadragésimo quinto período de sesiones. La Comisión examinará las credenciales de las delegaciones e informará sin demora a la Conferencia.

Participación provisional en la Conferencia

Artículo 5

Los jefes de las delegaciones podrán participar provisionalmente en la Conferencia hasta que ésta haya tomado una decisión sobre sus credenciales.

II. AUTORIDADES

Elecciones

Artículo 6

La Conferencia elegirá entre los jefes de las delegaciones o representantes de los Estados participantes a las siguientes autoridades: un Presidente de la Conferencia y veintidós Vicepresidentes, un Presidente para cada una de las comisiones principales a que se refiere el artículo 46 y el Presidente del Comité de Redacción a que se refiere el artículo 47. Estos cargos se llenarán de modo que quede asegurado el carácter representativo de la Mesa de la Conferencia. La Conferencia podrá elegir asimismo a aquellas otras autoridades que considere necesarias para el cumplimiento de sus funciones.

Atribuciones generales del Presidente

Artículo 7

1. Además de ejercer las atribuciones que le confieren otras disposiciones de este reglamento, el Presidente presidirá las sesiones plenarias de la Conferencia, abrirá y levantará cada sesión, dirigirá los debates, velará por la aplicación de este reglamento, concederá la palabra, promoverá la consecución de un acuerdo general, informará a la Mesa de los esfuerzos para alcanzar un acuerdo general, someterá a votación los asuntos y proclamará las decisiones. El Presidente decidirá sobre las cuestiones de orden y, con sujeción a este reglamento, tendrá plena autoridad para dirigir las

---

* Aprobado por la Conferencia en su segunda sesión plenaria. El texto es el mismo que figura en el reglamento provisional (A/CONF.152/3), con la salvedad de algunas modificaciones adoptadas en la cuarta sesión plenaria.

deliberaciones y para mantener el orden en ellas. El Presidente podrá proponer a la Conferencia el cierre de la lista de oradores, la limitación del tiempo de uso de la palabra, la limitación del número de intervenciones de cada representante sobre un tema dado, la suspensión o el cierre del debate y la suspensión o el levantamiento de la sesión.

2. El Presidente, en el ejercicio de sus funciones, queda subordinado a la autoridad de la Conferencia.

Presidente interino

Artículo 8

1. Cuando el Presidente estime necesario ausentarse durante una sesión o parte de ella, designará a uno de los Vicepresidentes para que lo sustituya.

2. Cuando un Vicepresidente actúe como Presidente, tendrá las mismas atribuciones y obligaciones que el Presidente.

Sustitución del Presidente

Artículo 9

Si el Presidente se halla en la imposibilidad de ejercer sus funciones, se elegirá un nuevo Presidente.

El Presidente no participará en las votaciones

Artículo 10

El Presidente, o el Vicepresidente que ejerza las funciones de Presidente, no participará en las votaciones de la Conferencia, sino que designará a otro miembro de su delegación para que vote en su lugar.

III. MESA DE LA CONFERENCIA

Composición

Artículo 11

Habrá una Mesa de la Conferencia de 26 miembros compuesta por el Presidente y los Vicepresidentes de la Conferencia, los Presidentes de las comisiones principales y el Presidente del Comité de Redacción. El Presidente de la Conferencia o, en su ausencia, uno de los Vicepresidentes designado por él, presidirá la Mesa de la Conferencia.

Sustitutos

Artículo 12

Si el Presidente o un Vicepresidente de la Conferencia se ha de ausentar durante una sesión de la Mesa, podrá designar a un miembro de su delegación para que lo sustituya y vote en la Mesa. En caso de ausencia, el Presidente de una comisión principal designará al Vicepresidente de esa comisión para que lo sustituya y el Presidente del Comité de Redacción designará a un miembro del Comité de Redacción. Cuando desempeñe funciones en la Mesa el Vicepresidente de una comisión principal o miembro del Comité de Redacción no tendrá derecho a votar si pertenece a la misma delegación que otro miembro de la Mesa.

Funciones

Artículo 13

La Mesa asistirá al Presidente en la dirección general de los debates y coordinará los trabajos de la Conferencia, con sujeción a las decisiones de ésta.

IV. SECRETARIA

Funciones del Secretario General

Artículo 14

1. El Secretario General de las Naciones Unidas será Secretario General de la Conferencia. El Secretario General, o su representante, actuará como tal en todas las sesiones de la Conferencia y de sus comisiones y comités.

2. El Secretario General designará a un Secretario Ejecutivo de la Conferencia y proporcionará y dirigirá el personal necesario para la Conferencia y para sus comisiones y comités.

Funciones de la secretaría

Artículo 15

La secretaría de la Conferencia, de conformidad con el presente reglamento:

a) Interpretará a otros idiomas los discursos pronunciados en las sesiones;

b) Recibirá, traducirá, reproducirá y distribuirá los documentos de la Conferencia;

c) Publicará y distribuirá los documentos oficiales de la Conferencia;

d) Redactará y distribuirá las actas de las sesiones públicas;

e) Hará grabaciones sonoras de las sesiones y se encargará de su conservación;

f) Custodiará y conservará los documentos de la Conferencia en los archivos de las Naciones Unidas;

g) Ejecutará, en general, todas las demás tareas que la Conferencia le encargue.

Exposiciones de la secretaría

Artículo 16

En el ejercicio de las funciones a que se refieren los artículos 14 y 15, el Secretario General o cualquier funcionario designado a tal efecto podrá hacer, en cualquier momento, exposiciones orales o escritas acerca de cualquier cuestión que esté sometida a examen.

V. APERTURA DE LA CONFERENCIA

Presidente provisional

Artículo 17

El Secretario General de las Naciones Unidas o, en su ausencia, su representante inaugurará la primera sesión de la Conferencia y la presidirá hasta que la Conferencia haya elegido a su Presidente.

Decisiones relativas a la organización de la Conferencia

Artículo 18

La Conferencia adoptará, en lo posible, las siguientes medidas en su primera sesión: a) aprobará su reglamento; b) elegirá a sus autoridades y constituirá sus órganos subsidiarios; c) aprobará su programa en la inteligencia de que, hasta que tome tal medida, el proyecto de programa constituirá el programa provisional de la Conferencia; y d) decidirá sobre la organización de sus trabajos.

VI. DIRECCION DE LOS DEBATES

Quórum

Artículo 19

El Presidente podrá declarar abierta la sesión y permitir el desarrollo del debate cuando estén presentes los representantes de por lo menos un tercio de los Estados que participen en la Conferencia. Se requerirá la presencia de representantes de la mayoría de los Estados participantes para tomar cualquier decisión.

Uso de la palabra

Artículo 20

1. Nadie podrá tomar la palabra en la Conferencia sin autorización previa del Presidente. A reserva de lo dispuesto en los artículos 21, 22, 24, 25 y 27, el Presidente concederá la palabra a los oradores en el orden en que hayan manifestado su deseo de hacer uso de ella. La lista de oradores será preparada por la secretaría. El Presidente podrá llamar al orden a un orador cuando sus observaciones no sean pertinentes al tema que se está discutiendo.

2. La Conferencia podrá limitar la duración de las intervenciones de cada orador y el número de intervenciones de cada representante sobre un mismo asunto. Antes de que se adopte una decisión, podrán hacer uso de la palabra dos oradores a favor y dos en contra de una propuesta para fijar tales límites. Cuando los debates estén limitados y un orador rebase el tiempo que le haya sido asignado, el Presidente lo llamará inmediatamente al orden.

Precedencia

Artículo 21

Podrá darse precedencia al presidente o al relator de una comisión o comité, o al representante de una subcomisión, un subcomité o un grupo de trabajo, a fin de que exponga las conclusiones a que haya llegado su comisión, comité, subcomisión, subcomité o grupo de trabajo.

Cuestiones de orden

Artículo 22

Durante la discusión de cualquier asunto, todo representante podrá plantear una cuestión de orden y el Presidente decidirá inmediatamente al respecto con arreglo al reglamento. Todo representante podrá apelar de la decisión del Presidente. La apelación se someterá inmediatamente a votación y la decisión del Presidente prevalecerá a menos que la apelación sea aprobada por la mayoría de los representantes presentes y votantes. El representante que plantee una cuestión de orden no podrá tratar el fondo del asunto que se esté discutiendo.

Cierre de la lista de oradores

Artículo 23

En el curso de un debate, el Presidente podrá dar lectura a la lista de oradores y, con el consentimiento de la Conferencia, declarar cerrada la lista.

Derecho de réplica

Artículo 24

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 23, el Presidente otorgará el derecho de réplica al representante de cualquier Estado participante en la Conferencia que lo solicite. Se podrá otorgar a cualquier otro representante la oportunidad de responder a alguna intervención.

2. Las intervenciones de réplica previstas en el presente artículo se harán al final de la última sesión del día o al concluirse el examen del tema pertinente, si ello sucede con anterioridad.

3. El número de intervenciones de réplica se limitará a dos por cuestión para cada delegación en una misma sesión.

4. La duración de las intervenciones de réplica efectuadas por cualquier delegación, con respecto a una misma cuestión y en una misma sesión, estará limitada a cinco minutos para la primera y a tres minutos para la segunda.

Aplazamiento del debate

Artículo 25

A reserva de lo dispuesto en el artículo 38, todo representante podrá proponer en cualquier momento el aplazamiento del debate sobre el tema que se esté discutiendo. Además de su proponente, sólo podrán hacer uso de la palabra sobre la moción dos representantes que estén a favor del aplazamiento y dos que se opongan a éste, después de lo cual la moción, a reserva de lo dispuesto en el artículo 28, se someterá inmediatamente a votación.

Cierre del debate

Artículo 26

A reserva de lo dispuesto en el artículo 38, todo representante podrá proponer en cualquier momento el cierre del debate sobre el tema que se esté discutiendo, aun cuando otro representante haya manifestado su deseo de hablar. La autorización para hacer uso de la palabra sobre la moción se concederá solamente a dos representantes que se opongan a dicho cierre, después de lo cual la moción, a reserva de lo dispuesto en el artículo 28, se someterá inmediatamente a votación.

Suspensión o levantamiento de la sesión

Artículo 27

A reserva de lo dispuesto en el artículo 38, todo representante podrá proponer en cualquier momento que se suspenda o se levante la sesión. A reserva de lo dispuesto en el artículo 28 tales mociones no serán debatidas y serán puestas inmediatamente a votación.

Orden de las mociones

Artículo 28

Las siguientes mociones tendrán precedencia, en el orden que a continuación se indica, sobre todas las demás propuestas o mociones formuladas:

a) Suspensión de la sesión;

b) Levantamiento de la sesión;

c) Aplazamiento del debate sobre el asunto que se está discutiendo;

d) Cierre del debate sobre el asunto que se está discutiendo.

Propuesta básica

Artículo 29

El proyecto de articulado de la Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional (Documentos Oficiales de la Asamblea General, cuadragésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/44/17, anexo I)) (el proyecto de Convención se reproduce en el documento A/CONF.152/5) constituirá la propuesta básica que ha de examinar la Conferencia. Las demás propuestas serán las que se presenten a la Conferencia con arreglo al artículo 30.

Otras propuestas y enmiendas

Artículo 30

Las demás propuestas y enmiendas serán normalmente presentadas por escrito al Secretario Ejecutivo de la Conferencia quien proporcionará copias de ellas a todas las delegaciones. En general, no se examinará ni someterá a votación durante una sesión de la Conferencia ninguna propuesta de la que no se hayan entregado copias a todas las delegaciones, a más tardar la víspera de la sesión. Sin embargo, el Presidente podrá permitir el examen y la consideración de enmiendas, aun cuando esas enmiendas no hayan sido distribuidas o lo hayan sido tan sólo ese mismo día.

Decisiones sobre cuestiones de competencia

Artículo 31

A reserva de lo dispuesto en el artículo 22, toda moción que requiera una decisión sobre la competencia de la Conferencia para examinar un asunto o pronunciarse sobre una propuesta que le haya sido presentada será sometida a votación antes de que se examine el asunto o se adopte una decisión sobre la propuesta presentada.

Retiro de propuestas y mociones

Artículo 32

El autor de una propuesta o moción podrá retirarla en cualquier momento antes de que haya comenzado la votación sobre ella, a condición de que no haya sido objeto de una enmienda. Una propuesta o moción que haya sido retirada podrá ser presentada de nuevo por cualquier representante.

Nuevo examen de las propuestas

Artículo 33

Cuando una propuesta haya sido aprobada o rechazada, no podrá ser examinada de nuevo, a menos que la Conferencia lo decida así por mayoría de dos tercios de los representantes presentes y votantes. La autorización para hacer uso de la palabra sobre una moción de nuevo examen será solamente concedida a dos oradores contrarios a la misma, tras lo cual la moción será sometida inmediatamente a votación.

VII. ADOPCION DE DECISIONES

Derecho de voto

Artículo 34

Cada Estado participante en la Conferencia tendrá un voto.

Mayoría necesaria

Artículo 35

1. Las decisiones de la Conferencia sobre todas las cuestiones de fondo se tomarán por mayoría de dos tercios de los Estados participantes presentes y votantes.

2. Las decisiones de la Conferencia sobre todas las cuestiones de procedimiento se tomarán por mayoría de los Estados participantes presentes y votantes.

3. Cuando haya que determinar si una cuestión es de procedimiento o de fondo, el Presidente de la Conferencia decidirá al respecto. Cualquier apelación contra esta decisión será sometida inmediatamente a votación y la decisión del Presidente prevalecerá a menos que hayan votado en su contra la mayoría de los Estados participantes presentes y votantes.

4. En caso de empate, la propuesta o moción se considerará rechazada.

Significado de la expresión "Estados participantes presentes y votantes"

Artículo 36

A los efectos del presente reglamento, se entenderá que la expresión "Estados participantes presentes y votantes" significa los Estados participantes presentes y que votan a favor o en contra. Los Estados participantes que se abstengan de votar serán considerados no votantes.

Procedimiento de votación

Artículo 37

Salvo lo dispuesto en el artículo 44, de ordinario las votaciones de la Conferencia se harán levantando la mano, a no ser que un representante pida votación nominal; en tal caso la votación se efectuará siguiendo el orden alfabético inglés de los nombres de los Estados participantes en la Conferencia, comenzando por el Estado cuyo nombre sea sacado a suerte por el Presidente. En todas las votaciones nominales se anunciará el nombre de cada uno de esos Estados y su representante contestará "sí", "no" o "abstención".

Conducta que debe observarse durante la votación

Artículo 38

Una vez que el Presidente haya anunciado que comienza la votación, ningún representante podrá interrumpirla, si no es para plantear una cuestión de orden relativa a la forma en que se esté efectuando la votación.

Explicaciones de voto

Artículo 39

Los representantes podrán hacer breves declaraciones, que consistan solamente en una explicación de su voto, ya sea antes del comienzo de la votación o después de que ésta haya terminado. El Presidente podrá limitar la duración de esas explicaciones. El representante de un Estado que patrocine una propuesta o moción no hará uso de la palabra para explicar su voto sobre ella, salvo que haya sido enmendada.

División de las propuestas

Artículo 40

Cualquier representante podrá pedir que las partes de una propuesta sean sometidas a votación por separado. Si algún representante se opone, la moción de división será sometida a votación. Podrán hacer uso de la palabra antes de la votación tan sólo dos representantes que sean favorables a la división y dos representantes contrarios a ella. Si la moción es aceptada, las partes de la propuesta que sean subsiguientemente aprobadas, serán sometidas a votación en su totalidad. Si todas las partes dispositivas de una propuesta son rechazadas, se considerará que la propuesta ha sido rechazada en su totalidad.

Enmiendas

Artículo 41

Se considerará que una propuesta es una enmienda a otra propuesta si solamente entraña una adición, una supresión o una modificación de parte de esa propuesta. A menos que se indique otra cosa, se considerará que, en el presente reglamento, el término "propuesta" incluye las enmiendas.

Orden de votación sobre las enmiendas

Artículo 42

Cuando se presente una enmienda a una propuesta, se votará primero sobre la enmienda. Cuando se presenten dos o más enmiendas a una propuesta, la Conferencia votará primero sobre la que se aparte más, en cuanto al fondo, de la propuesta original; votará enseguida sobre la enmienda que, después de la anterior, se aparte más de dicha propuesta, y así sucesivamente hasta que se haya votado sobre todas las enmiendas. Sin embargo, cuando la aprobación de una enmienda implique necesariamente el rechazo de otra enmienda, esta última no será sometida a votación. Si se aprueban una o más de las enmiendas, se someterá luego a votación la propuesta modificada.

Orden de votación sobre las propuestas

Artículo 43

1. Cuando dos o más propuestas, que no sean enmiendas, se refieran a la misma cuestión, se votará sobre ellas en el orden en que hayan sido presentadas, a menos que la Conferencia decida otra cosa. Después de cada votación, la Conferencia podrá decidir votar o no sobre la propuesta siguiente.

2. Las propuestas revisadas se someterán a votación en el orden en que hayan sido presentadas las propuestas originales, a menos que la revisión se aparte sustancialmente de la propuesta original. En tal caso, se entenderá que la propuesta original ha sido retirada y la propuesta revisada será considerada una nueva propuesta.

3. Toda moción encaminada a que la Conferencia no se pronuncie sobre una propuesta tendrá prioridad sobre dicha propuesta.

Elecciones

Artículo 44

Todas las elecciones se efectuarán por votación secreta, a menos que, no habiendo objeción alguna, la Conferencia decida prescindir de la votación cuando haya acuerdo respecto de un candidato o de una lista de candidatos.

Artículo 45

1. Cuando deban cubrirse al mismo tiempo y en las mismas condiciones uno o más puestos electivos, quedarán elegidos, en un número no mayor al de esos puestos, los candidatos que obtengan en la primera votación la mayoría de los votos emitidos y el mayor número de votos.

2. Si el número de candidatos que obtienen esa mayoría es inferior al número de cargos por cubrir, se procederá a votaciones adicionales para cubrir los puestos restantes.

VIII. COMISIONES Y COMITES

Comisiones principales, subcomisiones y grupos de trabajo

Artículo 46

1. La Conferencia constituirá dos comisiones principales (la "Primera Comisión" y la "Segunda Comisión"), cada una de las cuales podrá constituir subcomisiones o grupos de trabajo. Podrán participar en las comisiones principales todos los Estados participantes en la Conferencia.

2. La Conferencia determinará los asuntos que deba examinar cada comisión principal. La Mesa podrá a solicitud del presidente de una comisión principal, modificar la distribución de trabajos entre dichas comisiones.

Comité de Redacción

Artículo 47

1. La Conferencia establecerá un Comité de Redacción integrado por el Presidente, elegido por la Conferencia de conformidad con el artículo 6, y catorce miembros designados por la Conferencia a propuesta de la Mesa. El Relator de cada una de las comisiones principales participará ex officio, sin derecho de voto, en los trabajos del Comité de Redacción.

2. El Comité de Redacción considerará los proyectos de artículo que le sean remitidos por una comisión principal. El Comité de Redacción preparará además proyectos y prestará asesoramiento sobre cuestiones de redacción cuando se lo solicite la Conferencia o la comisión principal interesada. Coordinará y revisará la redacción de todos los textos adoptados e informará, según corresponda, a la Conferencia o a la comisión principal de que se trate.

Autoridades

Artículo 48

1. Cada comisión principal designará su mesa, compuesta por un Presidente, un Vicepresidente y un Relator. Los otros órganos subsidiarios designarán un presidente y las demás autoridades que estimen necesarias.

2. Sin menoscabo de lo dispuesto en los artículos 6 y 11, cada comisión, comité, subcomisión, subcomité o grupo de trabajo elegirá su propia mesa.

Quórum

Artículo 49

1. El Presidente de una comisión principal podrá declarar abierta la sesión y permitir el desarrollo del debate cuando estén presentes los representantes de por lo menos una cuarta parte de los Estados participantes en la Conferencia. Se requerirá la presencia de representantes de la mayoría de los Estados participantes para tomar cualquier decisión.

2. En cualquier otra comisión, comité, subcomisión, subcomité o grupo de trabajo, la mayoría de los representantes constituirá quórum.

Otros comités

Artículo 50

1. Además de la Mesa, la Comisión de Verificación de Poderes, las comisiones principales y el Comité de Redacción, la Conferencia podrá crear los comités y grupos de trabajo que considere necesarios para el ejercicio de sus funciones.

2. Cada comité podrá crear a su vez subcomités y grupos de trabajo.

Artículo 51

1. Los miembros de los comités y grupos de trabajo de la Conferencia que ésta decida crear con arreglo al párrafo 1 del artículo 50 serán designados por el Presidente, a menos que la Conferencia decida otra cosa.

2. Los miembros de los subcomités y grupos de trabajo de los comités serán designados por el Presidente del comité correspondiente, a menos que dicho comité decida otra cosa.

Autoridades, dirección de los debates y votaciones

Artículo 52

Las disposiciones contenidas en los capítulos II, VI (salvo el artículo 19) y VII supra se aplicarán mutatis mutandis a los debates de las comisiones, comités, subcomisiones, subcomités y grupos de trabajo, pero:

a) Los presidentes de las comisiones o comités (con excepción de las comisiones principales), subcomisiones, subcomités y grupos de trabajo podrán ejercer el derecho de voto;

b) Las decisiones de las comisiones, comités, subcomisiones, subcomités y grupos de trabajo se adoptarán por mayoría de los Estados participantes presentes y votantes, con la salvedad prevista en el artículo 33.

IX. IDIOMAS Y ACTAS

Idiomas de la Conferencia

Artículo 53

Los idiomas de la Conferencia serán el árabe, el chino, el español, el francés, el inglés y el ruso.

Interpretación

Artículo 54

1. Los discursos que se pronuncien en un idioma de la Conferencia serán interpretados a los demás idiomas.

2. Los representantes podrán hablar en un idioma distinto de los idiomas de la Conferencia si las delegaciones interesadas proporcionan interpretación a uno de los idiomas de la Conferencia.

Actas y grabaciones sonoras de las sesiones

Artículo 55

1. Se levantarán actas resumidas de las sesiones plenarias de la Conferencia y de las sesiones de las comisiones principales, en los idiomas de la Conferencia. Por regla general, estas actas se suministrarán, lo antes posible y simultáneamente en todos los idiomas de la Conferencia, a todos los representantes, quienes deberán informar a la secretaría dentro de los cinco días laborables siguientes a la distribución de un acta resumida, de las correcciones que deseen introducir en ella.

2. La secretaría hará grabaciones sonoras de las sesiones de la Conferencia, las comisiones principales y el Comité de Redacción. Se grabarán también las sesiones de otras comisiones, comités, subcomisiones, subcomités y grupos de trabajo cuando el órgano interesado así lo decida.

Idiomas de los documentos oficiales

Artículo 56

Los documentos oficiales se facilitarán en los idiomas de la Conferencia.

X. SESIONES PUBLICAS Y SESIONES PRIVADAS

Sesiones plenarias y sesiones de las comisiones principales

Artículo 57

Las sesiones plenarias de la Conferencia y las sesiones de las comisiones principales serán públicas, a menos que el órgano interesado decida otra cosa. Todas las decisiones que adopte el pleno de la Conferencia en sesión privada serán anunciadas en una próxima sesión pública del pleno.

Otras sesiones

Artículo 58

Por regla general, las sesiones de la Mesa, el Comité de Redacción, los subcomités o los grupos de trabajo serán privadas.

XI. OTROS PARTICIPANTES Y OBSERVADORES

Representantes de organizaciones que hayan recibido una invitación permanente de la Asamblea General para participar en calidad de observadores en los períodos de sesiones y en los trabajos de todas las conferencias internacionales convocadas bajo sus auspicios

Artículo 59

Los representantes de organizaciones que hayan recibido una invitación permanente de la Asamblea General para participar en las reuniones y en los trabajos de todas las conferencias internacionales convocadas bajo sus auspicios, pueden participar como observadores en las deliberaciones de la Conferencia, de las comisiones principales y, cuando proceda, de otras comisiones, comités, subcomisiones, subcomités o grupos de trabajo, de conformidad con la resolución 3237 (XXIX) de la Asamblea General, de 22 de noviembre de 1974.

Representantes de los movimientos de liberación nacional

Artículo 60

Los representantes de los movimientos de liberación nacional reconocidos en su región por la Organización de la Unidad Africana podrán participar en las deliberaciones de la Conferencia, de las comisiones principales y, cuando proceda, de otras comisiones, comités, subcomisiones, subcomités o grupos de trabajo, sobre cualquier asunto de interés particular para esos movimientos de conformidad con la resolución 3280 (XXIX) de la Asamblea General, de fecha 10 de diciembre de 1974.

Representantes de los organismos especializados 1/

Artículo 61

Los representantes designados por los organismos especializados podrán participar, sin derecho a voto, en las deliberaciones de la Conferencia, de las comisiones principales y, cuando proceda, de otras comisiones, comités, subcomisiones, subcomités o grupos de trabajo sobre cuestiones comprendidas en el ámbito de sus actividades.

Representantes de otras organizaciones intergubernamentales

Artículo 62

Los representantes designados por otras organizaciones intergubernamentales invitadas a la Conferencia podrán participar como observadores, sin derecho a voto, en las deliberaciones de la Conferencia, de las comisiones principales y, cuando proceda, de otras comisiones, comités, subcomisiones, subcomités o grupos de trabajo, sobre cuestiones comprendidas en el ámbito de sus actividades.

Representantes de órganos interesados de las Naciones Unidas

Artículo 63

Los representantes designados por órganos interesados de las Naciones Unidas podrán participar como observadores, sin derecho de voto, en las deliberaciones de la Conferencia, de sus comisiones principales y, cuando proceda, de otras comisiones, comités, subcomisiones, subcomités y grupos de trabajo sobre cuestiones comprendidas en el ámbito de sus actividades.

Exposiciones escritas

Artículo 64

Las exposiciones escritas que presenten los representantes a que se refieren los artículos 59 a 63 serán distribuidas por la secretaría entre todas las delegaciones, en las cantidades y en los idiomas en que hayan sido proporcionadas a la secretaría, en el lugar de celebración de la Conferencia.

XII. SUSPENSION Y ENMIENDA DEL REGLAMENTO

Procedimiento de suspensión

Artículo 65

La Conferencia podrá suspender la aplicación de cualquier artículo del reglamento a condición de que la propuesta de suspensión haya sido notificada con veinticuatro horas de antelación, requisito del que podrá dispensarse si ningún representante se opone. La suspensión estará limitada a un propósito expreso y declarado y al período necesario para lograrlo.

Procedimiento de enmienda

Artículo 66

El presente reglamento podrá ser enmendado por decisión de la Conferencia, adoptada por mayoría de dos tercios de los representantes presentes y votantes, previo informe de la Mesa de la Conferencia acerca de la enmienda propuesta.

1/ A los efectos del presente reglamento, la expresión "organismos especializados" incluye al Organismo Internacional de Energía Atómica y al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio.

INDICE DE LOS DOCUMENTOS DE LA CONFERENCIA

Signatura del documento	Título	Observaciones	Página
	Documentos del Pleno de la Conferencia		
A/CONF.152/1	Extractos de la resolución 44/33 de la Asamblea General, de 4 de diciembre de 1989, relacionados con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte		
A/CONF.152/2	Programa provisional	Aprobado sin cambios en la segunda sesión plenaria de la Conferencia	
A/CONF.152/3	Reglamento provisional	Aprobado sin cambios en la segunda sesión plenaria de la Conferencia, con la salvedad de algunas modificaciones aprobadas en la cuarta sesión plenaria	
A/CONF.152/4	Reglamento y organización de los trabajos de la Conferencia: memorando del Secretario General		
A/CONF.152/5	Texto de un proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional aprobado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional		24
A/CONF.152/6	Antecedentes de la Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional		23
A/CONF.152/7 y Add.1 y Corr.1 y Add.2	Recopilación de las observaciones y propuestas formuladas por los gobiernos y las organizaciones internacionales con respecto al proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional		32
A/CONF.152/8/Rev.1*	Informe de la Comisión de Verificación de Poderes		22
A/CONF.152/9	Informe de la Primera Comisión		56
A/CONF.152/10 y Add.1	Informe de la Segunda Comisión		92
A/CONF.152/11	Artículos 1 a 16 del Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional aprobados por la Primera Comisión		92
A/CONF.152/12	Proyectos de artículos 17 a 25 del proyecto de Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional preparados por el Comité de Redacción y aprobados por la Segunda Comisión		97

---

* Nueva tirada por razones técnicas.

Signatura del documento	Título	Observaciones	Página
A/CONF.152/13	Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional y Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional		108
A/CONF.152/14	Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional: documentos de la Conferencia y actas resumidas de las sesiones plenarias y de las sesiones de las comisiones principales	Publicación de las Naciones Unidas, Número de venta: S.93.XI.3	
A/CONF.152/L.1	Proyecto de Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional	Aprobado con algunos cambios en la octava sesión plenaria de la Conferencia y reeditado posteriormente con la signatura A/CONF.152/13	
A/CONF.152/L.2	China: título de la Convención		106
A/CONF.152/L.3	China: artículo 9		106
A/CONF.152/L.4	Países Bajos, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte: párrafo 1 del artículo 22		106
A/CONF.152/L.5	Alemania, Australia, Italia y Japón: artículo 1, inciso a)		106
A/CONF.152/L.6	China, España, Estados Unidos de América, México, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas: preámbulo		107
A/CONF.152/L.7	Estados Unidos de América: artículo 21		107
A/CONF.152/SR.1-9 [incluida corrección]	Actas resumidas de las sesiones plenarias de la Conferencia		122
	Documentos de la Primera Comisión		
A/CONF.152/C.1/L.1	Programa provisional		
A/CONF.152/C.1/L.2/Rev.1 y Add. 1-9	Proyecto de informe de la Primera Comisión		
A/CONF.152/C.1/L.3	Alemania: artículo 8, párrafo 1		
A/CONF.152/C.1/L.4	Estados Unidos de América: artículo 1 b)		
A/CONF.152/C.1/L.5	Estados Unidos de América: artículo 1		
A/CONF.152/C.1/L.6	Alemania: artículo 1		
A/CONF.152/C.1/L.7	Estados Unidos de América: artículo 2 (y artículo 15)		
A/CONF.152/C.1/L.8	Alemania: párrafo 1 del artículo 2		
A/CONF.152/C.1/L.9	Alemania: artículo 3		
A/CONF.152/C.1/L.10	Estados Unidos de América: párrafo 4 del artículo 4		

Signatura del documento	Título	Observaciones	Página
A/CONF.152/C.1/L.11	Alemania: artículo 5		
A/CONF.152/C.1/L.12	Alemania: artículo 6		
A/CONF.152/C.1/L.13	Alemania: artículo 6 bis		
A/CONF.152/C.1/L.14	Estados Unidos de América: párrafo 3 del artículo 7		
A/CONF.152/C.1/L.15	Estados Unidos de América: artículo 10		
A/CONF.152/C.1/L.16	Alemania: artículo 10		
A/CONF.152/C.1/L.17	Alemania: inciso b) del párrafo 2 del artículo 12		
A/CONF.152/C.1/L.18	Estados Unidos de América: párrafo 2 del artículo 12		
A/CONF.152/C.1/L.19	Japón: artículo 1 a)		
A/CONF.152/C.1/L.20	España: artículo 5		
A/CONF.152/C.1/L.21	España: artículo 9		
A/CONF.152/C.1/L.22	España: artículo 13 1)		
A/CONF.152/C.1/L.23	Países Bajos: artículo 1		
A/CONF.152/C.1/L.24	Países Bajos: artículo 5		
A/CONF.152/C.1/L.25	Países Bajos: párrafo 1 del artículo 8		
A/CONF.152/C.1/L.26	Japón: nuevo párrafo 1 bis del artículo 4		
A/CONF.152/C.1/L.27	Japón: nuevo inciso c) del párrafo 1 del artículo 6		
A/CONF.152/C.1/L.28	Suecia: artículo 1		
A/CONF.152/C.1/L.29	Bélgica: artículo 1, inciso a)		
A/CONF.152/C.1/L.30	Bélgica: artículo 20		
A/CONF.152/C.1/L.31	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte: propuesta de nuevo artículo	Examinada en el marco del artículo 1	
A/CONF.152/C.1/L.32	Egipto: artículo 2		
A/CONF.152/C.1/L.33	Bélgica: artículo 3		
A/CONF.152/C.1/L.34	México: artículo 3		
A/CONF.152/C.1/L.35	México: artículo 4		
A/CONF.152/C.1/L.36	Finlandia: artículo 3		
A/CONF.152/C.1/L.37	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte: artículo 1		
A/CONF.152/C.1/L.38	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte: artículo 3		
A/CONF.152/C.1/L.39	Bélgica: nuevo párrafo 5 del artículo 5		
A/CONF.152/C.1/L.40	Bélgica: artículo 9		
A/CONF.152/C.1/L.41	Japón: artículo 11, párrafo 2		

Signatura del documento	Título	Observaciones	Página
A/CONF.152/C.1/L.42	Egipto: párrafo 2 del artículo 5		
A/CONF.152/C.1/L.43	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte: artículo 4		
A/CONF.152/C.1/L.44 y Rev.1	Grupo de trabajo especial: artículo 1 (nuevo apartado)		
A/CONF.152/C.1/L.45	Yugoslavia: párrafo 4 del artículo 6		
A/CONF.152/C.1/L.46	Turquía: artículo 11, párrafo 2		
A/CONF.152/C.1/L.47	Turquía: artículo 12, párrafo 1		
A/CONF.152/C.1/L.48	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte: propuesta de artículo nuevo	Examinada en el marco del artículo 20	
A/CONF.152/C.1/L.49	Marruecos: artículo 5		
A/CONF.152/C.1/L.50	PNUMA: artículo 9		
A/CONF.152/C.1/L.51	Marruecos: artículo 6, párrafo 1, inciso b)		
A/CONF.152/C.1/L.52	Marruecos: artículo 11		
A/CONF.152/C.1/L.53	Marruecos: artículo 12		
A/CONF.152/C.1/L.54	Marruecos: artículo 10, párrafos 3 y 4		
A/CONF.152/C.1/L.55	Finlandia: artículo 9		
A/CONF.152/C.1/L.56 y Rev.1	Australia: artículo 1 (nuevo apartado)		
A/CONF.152/C.1/L.57	Australia: artículo 15		
A/CONF.152/C.1/L.58	Egipto: artículo 12		
A/CONF.152/C.1/L.59	Países Bajos: artículo 20		
A/CONF.152/C.1/L.60	República Islámica del Irán: artículo 20		
A/CONF.152/C.1/L.61	Bélgica: apartado a) del artículo 1		
A/CONF.152/C.1/L.62	Informe del Comité de Redacción a la Primera Comisión: artículos 1 a 16		
A/CONF.152/C.1/SR.1-18 [incluida corrección]	Actas resumidas de las sesiones de la Primera Comisión		

Documentos de la Segunda Comisión

A/CONF.152/C.2/L.1	Programa provisional		
A/CONF.152/C.2/L.2 y Add. 1-3	Proyecto de informe de la Segunda Comisión		
A/CONF.152/C.2/L.3	Estados Unidos de América: párrafo 1 del artículo 22		
A/CONF.152/C.2/L.4	Alemania: párrafo 1 del artículo 22		
A/CONF.152/C.2/L.5	Países Bajos: párrafo 1 del artículo 22		
A/CONF.152/C.2/L.6	Japón: párrafos 1 a 4 del artículo 21		

Signatura del documento	Título	Observaciones	Página
A/CONF.152/C.2/L.7	Canadá: párrafo 3 del artículo 19		
A/CONF.152/C.2/L.8	Filipinas: artículo 21		
A/CONF.152/C.2/L.9	Informe del Comité de Redacción a la Segunda Comisión: Cláusulas finales, artículos 17 a 25		
A/CONF.152/C.2/SR.1-4 [incluida corrección]	Actas resumidas de las sesiones de la Segunda Comisión		229
	Documentos de la Comisión de Verificación de Poderes		
A/CONF.152/CC/L.1	Programa provisional		
	Documentos del Comité de Redacción		
A/CONF.152/DC/L.1	Programa provisional		
A/CONF.152/DC/L.2	Proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional: modificaciones a los artículos 1, 3, 4, 5 y 6 aprobadas por la Primera Comisión hasta el 8 de abril de 1991		99
A/CONF.152/DC/L.3	Texto del proyecto de Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional aprobado por el Comité de Redacción el 9 de abril de 1991: artículos 1, 3, 4 y 5		100
A/CONF.152/DC/L.4	Texto del proyecto de Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional. Modificaciones de los artículos 18, 19, 21, 23 y 25 aprobadas por la Segunda Comisión		101
A/CONF.152/DC/L.5 y Corr. 1	Texto de los artículos del proyecto de Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional aprobados por el Comité de Redacción el 10 de abril de 1991: artículos 4, 6 a 9, 17, 18 y 21 a 25		102
A/CONF.152/DC/L.6	Texto del proyecto de Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional: modificaciones introducidas en los artículos 19 y 21 aprobados por la Segunda Comisión		105
	Documentos diversos		
A/CONF.152/CC/INF.1	Status of credentials of representatives to the United Nations Conference on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade: memorandum prepared by the Secretariat		
A/CONF.152/INF.1 y Rev. 1	Lista de participantes		

Parte I

DOCUMENTOS DE LA CONFERENCIA

PROPUESTAS, INFORMES Y OTROS DOCUMENTOS

A. INFORME DE LA COMISION DE VERIFICACION DE PODERES

Documento A/CONF.152/8/Rev.1*

[Original: inglés]
[18 de abril de 1991]

1. En su cuarta sesión plenaria, el 5 de abril de 1991, la Conferencia, de conformidad con el artículo 4 de su reglamento, nombró una Comisión de Verificación de Poderes integrada por los Estados siguientes: Argentina, Canadá, China, Estados Unidos de América, Guinea, Irán (República Islámica del)**, Lesotho, México y República Socialista Soviética de Ucrania.

2. La Comisión de Verificación de Poderes celebró una sesión el 15 de abril de 1991.

3. El Sr. Ross Hornby (Canadá) fue elegido Presidente de la Comisión por unanimidad.

4. La Comisión dispuso de un memorando del Secretario General de la Conferencia, fechado el 10 de abril de 1991, sobre la situación de las credenciales de los representantes de los participantes en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional. La información adicional sobre las credenciales recibida por el Secretario General de la Conferencia después de la publicación del memorando fue facilitada a la Comisión por el Secretario de la Comisión. La Comisión, basándose en la información que se le había proporcionado, tomó nota de que, al 15 de abril de 1991:

a) Habían presentado credenciales en debida forma, expedidas por el Jefe de Estado o de Gobierno o por el Ministro de Relaciones Exteriores, a tenor de lo dispuesto en el artículo 3 del reglamento de la Conferencia, los representantes de los siguientes 30 Estados participantes en la Conferencia: Alemania, Australia, Austria, Bulgaria, Canadá, China, Dinamarca, Egipto, España, Finlandia, Francia, Gabón, Guinea, India, Irán (República Islámica del), Israel, Jamahiriya Arabe Libia, Japón, Lesotho, Marruecos, México, Países Bajos, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Socialista Soviética de Bielorrusia, República Socialista Soviética de Ucrania, Suecia, Suiza, Tailandia, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Yugoslavia.

b) Habían sido comunicadas al Secretario General de la Conferencia en forma de telegrama o facsímil las credenciales de los representantes de los tres Estados siguientes, expedidas por sus respectivos Jefes de Estado o de Gobierno o Ministros de Relaciones Exteriores: Argentina, Filipinas e Italia.

c) Había sido comunicada al Secretario General de la Conferencia mediante carta, nota verbal o telegrama de sus respectivos representantes permanentes o misiones permanentes ante las Naciones Unidas (en Ginebra, Nueva York o Viena), o de sus embajadas en Viena, la designación de los representantes de los 15 Estados siguientes: Arabia Saudita, Bélgica, Bolivia, Brasil, Chile, Emiratos Arabes Unidos, Estados Unidos de América, Indonesia, Iraq, Nigeria, Omán, República de Corea, Turquía, Viet Nam y Yemen.

5. El Presidente propuso que la Comisión aprobase el siguiente proyecto de resolución:

"La Comisión de Verificación de Poderes,

Habiendo examinado las credenciales de los representantes en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional a que se refiere el párrafo 4 del presente informe,

1. Acepta las credenciales de los representantes de los Estados a que se refieren los apartados a), b) y c) del párrafo 4 del presente informe;

2. Recomienda a la Conferencia que apruebe el informe de la Comisión de Verificación de Poderes."

6. El proyecto de resolución propuesto por el Presidente fue aprobado por la Comisión sin someterlo a votación.

7. Seguidamente, el Presidente propuso a la Comisión que recomendase a la Conferencia la aprobación de otro proyecto de resolución (véase el párrafo 9). La propuesta fue aprobada por la Comisión sin someterla a votación.

8. Teniendo en cuenta lo que antecede, se somete el presente informe a la consideración de la Conferencia.

---

* Nueva tirada por razones técnicas.

** En su quinta sesión plenaria, la Conferencia eligió a la República Islámica del Irán en sustitución de Arabia Saudita, que había sido elegida en la cuarta sesión plenaria pero no podía participar en los trabajos de la Comisión.

9. La Comisión de Verificación de Poderes recomienda a la Conferencia que apruebe el siguiente proyecto de resolución:

"Credenciales de los representantes en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional

La Conferencia,

Habiendo examinado el informe de la Comisión de Verificación de Poderes,

Aprueba el informe de la Comisión de Verificación de Poderes."

B. ANTECEDENTES DE LA CONVENCION SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

Documento A/CONF.152/6

[Original: inglés]
[26 de julio de 1990]

1. El proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional, preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), se basó inicialmente en los trabajos efectuados por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) en materia de contratos de depósito y almacenamiento de mercaderías. Esa cuestión se incluyó en el programa de trabajo del UNIDROIT en 1960 en el contexto de las operaciones de transporte combinado, contexto en el que se planteaban problemas concretos como consecuencia de la falta de normas jurídicas uniformes acerca de la responsabilidad de las personas en cuya custodia quedaban las mercaderías con anterioridad o posterioridad a su transporte o durante él (resolución N° 9 de 22 de abril de 1960 del Consejo de Administración del UNIDROIT, anexa a las actas del 40° período de sesiones del Consejo de Administración) 1/.

2. Sobre la base de los detallados estudios sobre ese particular preparados por UNIDROIT y de las indagaciones hechas por gobiernos y organizaciones internacionales interesadas acerca de la conveniencia y viabilidad de seguir ocupándose de esta cuestión, el Consejo de Administración del UNIDROIT, en su 55° período de sesiones, celebrado en 1977, decidió establecer un Grupo de Trabajo para que redactase normas jurídicas uniformes acerca de los contratos de almacenamiento de mercaderías 2/. Para 1982 dicho Grupo de Trabajo había preparado un anteproyecto de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte que, junto con un informe explicativo del anteproyecto de convención preparado por la secretaría de UNIDROIT, fue aprobado por el Consejo de Administración del UNIDROIT en su 62° período de sesiones, celebrado en mayo de 1983 3/.

3. Entretanto, como resultado de comunicaciones oficiosas a título de sondeo entre las secretarías del UNIDROIT y de la CNUDMI, el Secretario de la CNUDMI comunicó al Consejo de Administración del UNIDROIT, en su 61° período de sesiones (1982), que la Comisión se interesaba por esta cuestión. El interés se debía a la estrecha relación que existía entre esta cuestión y las convenciones internacionales referentes al transporte de mercaderías, y en particular el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, de 1978, que había sido elaborado por la Comisión, así como a la pertinencia de esta cuestión para las necesidades de algunos países en desarrollo (A/CN.9/225 y Corr.1 (en francés solamente), nota 10). En su 15° (1982) y 16° (1983) períodos de sesiones, el observador del UNIDROIT comunicó a la Comisión que el Instituto estaba interesado en cooperar con la Comisión en su labor futura para la preparación de un proyecto de convención sobre este tema 4/.

4. 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 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 ese tema a un Grupo de Trabajo 5/. El texto del anteproyecto de convención fue

---

1/ Véase UNIDROIT, actas del Consejo de Administración, 40° período de sesiones (documento C.D. XL UNIDROIT 1960, del UNIDROIT), anexo.

2/ Véase UNIDROIT, actas del Consejo de Administración, 56° período de sesiones (documento C.D. 56th session UNIDROIT 1977, del UNIDROIT), pág. 35 del texto inglés y pág. 38 del texto francés.

3/ Véase UNIDROIT, actas del Consejo de Administración, 62° período de sesiones (documento C.D. 62th session UNIDROIT 1983, del UNIDROIT), pág. 15.

4/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/37/17), párr. 105; e ibid., trigésimo octavo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/38/17), párr. 110.

5/ Ibid., trigésimo octavo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/38/17), párr. 115.

recibido por la Comisión en su 17° período de sesiones (1984), en el cual decidió encomendar la labor de formular normas jurídicas uniformes a su Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales, del cual formaban parte todos los Estados que eran miembros de la Comisión 6/.

5. El Grupo de Trabajo consagró sus sesiones octava, novena, décima y undécima a la preparación de las normas uniformes (A/CN.9/260, A/CN.9/275, A/CN.9/287 y A/CN.9/298). A medida que el texto de las normas iba cobrando forma en el Grupo de Trabajo, el ámbito de dichas normas, que el UNIDROIT pensaba circunscribir inicialmente al almacenamiento de mercaderías, fue ampliándose para incluir otros tipos de operaciones que actualmente se efectúan en terminales en relación con el transporte de mercaderías. En su 11° período de sesiones, celebrado en enero de 1988, el Grupo de Trabajo decidió recomendar a la Comisión que se adoptaran las normas uniformes en la forma de una convención (A/CN.9/298, párrs. 10 y 84) y aprobó un proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (A/CN.9/298, párr. 11 y anexo I). De conformidad con una petición hecha por la Comisión en su 21° período de sesiones (1988) 7/, el proyecto de Convención se envió a todos los Estados y organizaciones internacionales interesadas para que formularan observaciones.

6. En su 22° período de sesiones, en 1989, la Comisión examinó el texto del proyecto de Convención, así como informes del Secretario General que contenían una recopilación de observaciones formuladas por gobiernos y por organizaciones internacionales acerca del proyecto de Convención (A/CN.9/319 y Add.1-5) y proyectos de cláusulas finales para el proyecto de Convención (A/CN.9/321). Después de introducir algunas modificaciones del texto 8/, la Comisión adoptó el proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional y lo envió a la Asamblea General junto con la recomendación de que la Asamblea convocara una conferencia internacional de plenipotenciarios para que, sobre la base del proyecto de Convención, elaborara una Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional 9/. El texto del proyecto de Convención aprobado por la Comisión 10/ figura en el documento A/44/17, anexo I, y en el documento A/CONF.152/5.

7. La Asamblea General, en su resolución 44/33, de 4 de diciembre de 1989, decidió convocar una conferencia internacional de plenipotenciarios en Viena del 2 al 19 de abril de 1991 para que examinara el proyecto de Convención preparado por la Comisión y enunciara los resultados de su labor en una convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional. En el documento A/CONF.152/1 se transcriben las partes pertinentes de la resolución 44/33.

C. TEXTO DEL PROYECTO DE CONVENCION SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL APROBADO POR LA COMISION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL*

Documento A/CONF.152/5

[Publicado anteriormente en el informe de la Comisión sobre la labor realizada en su 22° período de sesiones*]

[Arabe/chino/español/
fracés/inglés/ruso]
[13 de mayo de 1990]

Artículo 1

Definiciones

En la presente Convención:

a) Por "empresario de terminal de transporte" (que en adelante se denominará "empresario") se entiende toda persona que actuando en el ejercicio de su profesión toma a su cargo mercaderías objeto de transporte internacional, a fin de prestar o de hacer prestar servicios relacionados con el transporte de esas mercaderías en una zona bajo su control o a la que tenga derecho de acceso o de uso. Sin embargo, no se considerará empresario a una persona en tanto que resulte responsable de las mercaderías en virtud de la ley aplicable relativa al transporte;

6/ Ibid., trigésimo noveno período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/39/17), párr. 113.

7/ Ibid., cuadragésimo tercer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/43/17), párr. 29.

8/ Ibid., cuadragésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/44/17), párrs. 11 a 225.

9/ Ibid., párr. 225.

10/ Ibid., anexo I.

* Documentos Oficiales de la Asamblea General, cuadragésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/44/17), anexo I.

b) Cuando las mercaderías se agrupen en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término "mercaderías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje, siempre que no haya sido suministrado por el empresario;

c) Por "transporte internacional" se entiende todo transporte respecto del cual, en el momento en que el empresario se hace cargo de las mercaderías, el lugar de partida y el lugar de destino aparecen ubicados en dos Estados diferentes;

d) La expresión "servicios relacionados con el transporte" comprende servicios tales como el almacenamiento, el depósito, la carga, la descarga, la estiba, el arrumaje, el entablado y la trinca;

e) Por "aviso" se entiende todo aviso dado en una forma por la que quede constancia de la información que contenga;

f) Por "solicitud" se entiende toda solicitud hecha en una forma por la que quede constancia de la información que contenga.

Artículo 2

Ambito de aplicación

1. La presente Convención será aplicable a los servicios relacionados con el transporte que se presten respecto de mercaderías objeto de transporte internacional:

a) Cuando los servicios relacionados con el transporte los preste un empresario cuyo establecimiento esté situado en un Estado Parte, o

b) Cuando los servicios relacionados con el transporte se presten en un Estado Parte, o

c) Cuando, de conformidad con las normas de derecho internacional privado, los servicios relacionados con el transporte se rijan por la ley de un Estado Parte.

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

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

Artículo 3

Período de responsabilidad

El empresario será responsable de las mercaderías desde el momento en que las tome a su cargo hasta que las entregue a la persona facultada para recibirlas o las ponga a su disposición.

Artículo 4

Emisión del documento

1. El empresario podrá, y a solicitud del cliente deberá, en un plazo razonable, y a su elección, ya sea:

a) Acusar recibo de las mercaderías firmando y fechando un documento presentado por el cliente en el que se identifiquen las mercaderías, o

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

2. Si el empresario no actúa conforme a lo dispuesto en los incisos a) o b) del párrafo 1, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha recibido las mercaderías en buen estado aparente. Esta presunción no se aplicará cuando los servicios prestados por el empresario se limiten al traslado inmediato de las mercaderías de un medio de transporte a otro.

3. El documento al que se refiere el inciso b) del párrafo 1 podrá emitirse en cualquier forma por la que quede constancia de la información que contenga.

4. La firma en el documento al que se refiere el párrafo 1 podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, expresada en símbolos o inscrita por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se firme el documento.

Artículo 5

Fundamento de la responsabilidad

1. El empresario será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo durante el período en que sea responsable de las mercaderías conforme al artículo 3, a menos que pruebe que él, sus empleados, sus mandatarios o demás personas a cuyos servicios recurra para prestar los servicios relacionados con el transporte adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Cuando el incumplimiento del deber de adoptar las medidas mencionadas en el párrafo 1 por parte del empresario, sus empleados, sus mandatarios o demás personas a cuyos servicios recurra para prestar los servicios relacionados con el transporte concurra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso, el empresario será responsable únicamente en la medida en que los perjuicios que resulten de la pérdida, el daño o el retraso puedan atribuirse a ese incumplimiento, a condición de que el empresario pruebe el importe de los perjuicios no imputables a dicho incumplimiento.

3. Hay retraso en la entrega de las mercaderías cuando el empresario no las haya entregado a una persona facultada para recibirlas o no las haya puesto a su disposición dentro del plazo expresamente convenido o, de no mediar acuerdo al respecto, dentro de un plazo razonable después de que se reciba una solicitud de entrega de las mercaderías emanada de esa persona.

4. Si el empresario no entrega las mercaderías a una persona facultada para recibirlas, o no las pone a su disposición, en los 30 días consecutivos a la fecha expresamente convenida o, de no mediar acuerdo al respecto, en los 30 días consecutivos a la fecha en que reciba de esa persona una solicitud de entrega de las mercaderías, la persona con derecho a formular una reclamación por la pérdida de las mercaderías podrá considerarlas como perdidas.

Artículo 6

Limitación de la responsabilidad

1. a) La responsabilidad que, en virtud del artículo 5, le incumba al empresario por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías se limitará a una suma que no exceda de [8,33] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas;

b) No obstante, si las mercaderías se entregan al empresario inmediatamente después de su transporte por mar o por vías de navegación interior, o si el empresario las entrega o las ha de entregar para que sean transportadas de dicho modo, la responsabilidad que le incumba, en virtud del artículo 5, por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías se limitará a una suma que no exceda de [2,75] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas. A los efectos del presente párrafo, el transporte por mar o por vías de navegación interior incluye la recogida y la entrega dentro de un puerto.

2. La responsabilidad que, en virtud del artículo 5, le incumba al empresario por el retraso en la entrega de las mercaderías se limitará a una suma equivalente a dos veces y media la remuneración que deba pagarse al empresario por sus servicios con respecto a las mercaderías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total de la remuneración debida al empresario por la remesa de la que formen parte esas mercaderías.

3. La responsabilidad acumulada del empresario por los conceptos enunciados en los párrafos 1 y 2 no excederá en ningún caso del límite que resultaría aplicable con arreglo al párrafo 1 en el supuesto de pérdida total de las mercaderías con respecto a las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

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

Artículo 7

Aplicación a reclamaciones extracontractuales

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

2. Si esa acción se ejercita contra un empleado o mandatario del empresario, o contra otra persona a cuyos servicios éste recurra para prestar los servicios relacionados con el transporte, ese empleado o mandatario o esa persona, si prueba que ha actuado en el desempeño ordinario de sus funciones, podrá acogerse a las mismas excepciones y límites de la responsabilidad que el empresario pueda invocar en virtud de la presente Convención.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, la cuantía total de las sumas exigibles al empresario y a cualquier empleado o mandatario o a una de las personas mencionadas en el párrafo anterior no excederá de los límites de la responsabilidad previstos en la presente Convención.

Artículo 8

Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

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

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

Artículo 9

Normas especiales relativas a las mercaderías peligrosas

Si se entregan a un empresario mercaderías peligrosas que no están marcadas, etiquetadas, embaladas o documentadas conforme a las normas o reglamentos relativos a mercaderías peligrosas aplicables en el país donde se entreguen las mercaderías y si, en el momento en que se le entregan esas mercaderías, el empresario no tiene por otro conducto conocimiento de su naturaleza peligrosa, tendrá derecho a:

a) Adoptar todas las precauciones que exijan las circunstancias del caso inclusive, cuando las mercaderías constituyan un peligro inminente para personas o bienes, destruir las mercaderías, transformarlas en inofensivas o deshacerse de ellas por otros medios lícitos sin que haya lugar al pago de una indemnización por el daño o la destrucción de las mercaderías que ocasione la adopción de esas precauciones; y

b) Ser reembolsado de todos los gastos que ocasione al empresario adoptar las medidas a que se hace referencia en el inciso a) por la persona que no cumplió con la obligación de informarle sobre la naturaleza peligrosa de las mercaderías impuesta en esas normas o en esos reglamentos.

Artículo 10

Garantía real sobre las mercaderías

1. El empresario tendrá un derecho de retención sobre las mercaderías por el costo y otros créditos devengados con ocasión de los servicios relacionados con el transporte que haya prestado con respecto a esas mercaderías durante el período en que responda por ellas. Sin embargo, ninguna de las disposiciones de la presente Convención afectará la validez, conforme a la legislación aplicable, de cualquier acuerdo contractual que amplíe los derechos de garantía del empresario sobre las mercaderías.

2. El empresario no podrá retener las mercaderías si se le ofrece garantía suficiente por la suma reclamada o si se deposita una suma equivalente en poder de un tercero designado de común acuerdo, o en una institución oficial en el Estado donde el empresario tenga su establecimiento.

3. A fin de obtener la suma necesaria para satisfacer su crédito, el empresario estará facultado en la medida en que lo autorice la legislación del país donde se encuentren las mercaderías, a vender, en todo o en parte, las mercaderías sobre las que haya ejercido el derecho de retención previsto en el presente artículo. Esta disposición no será aplicable a los contenedores, paletas u otros elementos análogos de transporte o embalaje que no sean de propiedad del transportista ni del cargador y que estén claramente marcados a efectos de la identificación de dicha propiedad, excepto en lo que respecta a las reclamaciones por las reparaciones o las mejoras que el empresario efectúe en los contenedores, paletas u otros elementos análogos de transporte o embalaje.

4. Antes de ejercer el derecho a vender las mercaderías, el empresario deberá hacer un esfuerzo razonable para dar aviso de la venta que se propone realizar al dueño de las mercaderías, a la persona de quien las haya recibido y a la persona facultada para recibirlas de manos del empresario. El empresario dará debida cuenta del saldo del producto de la venta una vez deducidas las sumas que se le deban y una suma razonable por concepto de gastos de venta. El derecho de venta se ejercerá por lo demás de conformidad con la legislación del Estado donde se encuentren las mercaderías.

Artículo 11

Aviso de la pérdida, el daño o el retraso

1. A menos que se dé aviso al empresario de la pérdida o el daño, con especificación de la naturaleza general de la pérdida o el daño, a más tardar el tercer día laborable siguiente a la fecha en que el empresario haya entregado las mercaderías a la persona facultada para recibirlas, esa entrega establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el empresario ha entregado las mercaderías tal como aparecen descritas en el documento emitido por él conforme al inciso b) del párrafo 1 del artículo 4 o, si no se hubiere emitido ese documento, de que las ha entregado en buen estado.

2. Cuando la pérdida o el daño no sean manifiestos, se aplicarán igualmente las disposiciones del párrafo 1 si no se da aviso al empresario dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados a partir de la fecha en que las mercaderías lleguen al destinatario final, pero en ningún caso después de que hayan transcurrido 60 días consecutivos contados a partir del día siguiente a la fecha en que se entregaron a la persona facultada para recibirlas.

3. Si el empresario participó en el examen o inspección de las mercaderías en el momento en que se entregaron a la persona facultada para recibirlas, no se requerirá aviso de la pérdida o el daño que se hayan comprobado durante ese examen o inspección.

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

5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega de las mercaderías, a menos que se haya dado aviso al empresario dentro de un plazo de 21 días consecutivos contados a partir del día siguiente a la fecha en que las mercaderías se entregaron a la persona facultada para recibirlas.

Artículo 12

Prescripción de las acciones

1. Toda acción que haya de ejercitarse en virtud de la presente Convención prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro del plazo de dos años.

2. El plazo de prescripción comenzará a correr:

a) El día en que el empresario haya entregado las mercaderías o parte de ellas a la persona facultada para recibirlas o las haya puesto a su disposición, o

b) En caso de pérdida total de las mercaderías, el día en que el empresario dé aviso a la persona facultada para reclamar por la pérdida de las mercaderías o el día en que la persona pueda considerar las mercaderías como perdidas de conformidad con el párrafo 4 del artículo 5, si esto sucede antes.

3. El día en que comience a correr el plazo de prescripción no será contado a efectos del cómputo del plazo.

4. El empresario podrá prorrogar en cualquier momento el plazo de prescripción, durante el transcurso del mismo, mediante una declaración por escrito hecha al reclamante. El plazo podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra u otras declaraciones.

5. La acción de repetición que corresponda al transportista o a otra persona contra el empresario podrá entablarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se entable dentro de los 90 días desde la fecha en que el transportista o esa otra persona haya sido declarado responsable a raíz de una acción entablada en su contra, o haya satisfecho la reclamación en la que se fundó esa acción, y siempre que se dé aviso dentro de un plazo razonable al empresario del ejercicio de una acción contra el transportista o esa otra persona que pueda dar lugar a una acción de repetición contra el empresario.

Artículo 13

Cláusulas contractuales

1. Salvo que la presente Convención disponga otra cosa, toda cláusula que figure en el contrato celebrado por el empresario, o en cualquier otro documento firmado o emitido por el empresario con arreglo al artículo 4, será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de lo dispuesto en la presente Convención. La nulidad de esa cláusula no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento en que figure.

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

Artículo 14

Interpretación de la Convención

En la interpretación de la presente Convención, se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad en su aplicación.

Artículo 15

Instrumentos relativos al transporte internacional

La presente Convención no modificará los derechos ni las obligaciones que puedan emanar de cualquier instrumento internacional relativo al transporte internacional de mercaderías que sea vinculante para un Estado que sea parte en la presente Convención, o de cualquier ley de ese Estado que tenga por efecto aplicar una convención relativa al transporte internacional de mercaderías, o que se fundamente en ella.

Artículo 16

Unidad de cuenta

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 6 de la presente Convención es el derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías mencionadas en el artículo 6 se expresarán en la moneda nacional de un Estado según el valor que tenga en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. La equivalencia entre la moneda nacional de un Estado Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional y el derecho especial de giro se calculará según el método de valoración aplicado en la fecha correspondiente por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones. La equivalencia entre la moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y el derecho especial de giro se calculará en la forma que determine ese Estado.

2. El cálculo mencionado en la última oración del párrafo anterior se hará de tal manera que exprese, en lo posible, en la moneda nacional del Estado Parte los mismos valores reales que en el artículo 6 se expresan en unidades de cuenta. Los Estados Partes deberán comunicar su método de cálculo al depositario en el momento de la firma o cuando depositen su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, así como cada vez que se modifique ese método de cálculo.

CLAUSULAS FINALES

Artículo 17

Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas es el depositario de la presente Convención.

Artículo 18

Firma, ratificación, aceptación, aprobación, adhesión

1. La presente Convención estará abierta a la firma en la sesión de clausura de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre ... y permanecerá abierta a la firma de todos los Estados en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, hasta el ...

2. La presente Convención estará sujeta a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.

3. La presente Convención estará abierta a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios desde la fecha en que quede abierta a la firma.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 19

Aplicación a las unidades territoriales

1. Todo Estado integrado por dos o más unidades territoriales en las que sean aplicables distintos sistemas jurídicos en relación con las materias objeto de la presente Convención podrá declarar en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión que la presente Convención se aplicará a todas sus unidades territoriales o sólo a una o varias de ellas y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.

2. Esas declaraciones serán notificadas al depositario y en ellas se hará constar expresamente en qué unidades territoriales será aplicable la Convención.

3. Si, en virtud de una declaración hecha conforme a este artículo, la presente Convención ha de aplicarse a una o varias de las unidades territoriales de un Estado Parte pero no a todas ellas, y si el establecimiento de una de las partes está situado en ese Estado, se considerará que, a los efectos de la presente Convención, ese establecimiento no está situado en un Estado Parte, a menos que esté situado en una unidad territorial a la que se aplique la Convención.

4. Si el Estado no hace ninguna declaración conforme al párrafo 1 del presente artículo, la Convención se aplicará a todas las unidades territoriales de ese Estado.

Artículo 20

Reservas

No se podrán hacer reservas a la presente Convención.

Artículo 21

Efecto de la declaración

1. Las declaraciones hechas conforme a la presente Convención en el momento de la firma estarán sujetas a confirmación cuando se proceda a la ratificación, la aceptación o la aprobación.

2. Las declaraciones y las confirmaciones de declaraciones se harán constar por escrito y se notificarán formalmente al depositario.

3. Toda declaración surtirá efecto en el momento de la entrada en vigor de la presente Convención respecto del Estado de que se trate. No obstante, toda declaración de la que el depositario reciba notificación formal después de esa entrada en vigor surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses contados desde la fecha en que haya sido recibida por el depositario.

4. Todo Estado que haga una declaración conforme a la presente Convención podrá retirarla en cualquier momento mediante notificación formal hecha por escrito al depositario. Este retiro surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses contados desde la fecha en que el depositario haya recibido la notificación.

Artículo 22

Entrada en vigor

1. La presente Convención entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para cada uno de los Estados que lleguen a ser Estados Contratantes en la presente Convención después de la fecha en que se haya depositado el quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, la presente Convención entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.

3. Los Estados Partes aplicarán las disposiciones de la presente Convención a los servicios relacionados con el transporte con respecto a las mercaderías de las que el empresario se haga cargo en la fecha en que entre en vigor la presente Convención con respecto a ese Estado o después de esa fecha.

Artículo 23

Revisión y enmienda

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes de la presente Convención para revisarla o enmendarla si lo solicita un tercio, por lo menos, de los Estados Partes.

2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda a la presente Convención se aplica a la Convención enmendada.

Artículo 24

Revisión de los límites de responsabilidad

1. A solicitud de por lo menos un cuarto de los Estados Partes, el depositario convocará una reunión de una Comisión integrada por un representante de cada Estado Contratante para estudiar la posibilidad de aumentar o disminuir las cuantías mencionadas en el artículo 6.

2. Si la presente Convención entrase en vigor después de que hubiesen transcurrido más de cinco años desde su apertura a la firma, el depositario convocará una reunión de la Comisión dentro del primer año siguiente a su entrada en vigor.

3. La reunión de la Comisión tendrá lugar con ocasión del próximo período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, en el mismo lugar donde éste se celebre.

4. Al decidir si los límites deben modificarse, y en caso afirmativo, en qué medida, se tendrán en cuenta los criterios siguientes, determinados sobre una base internacional, y cualquier otro criterio que se estime pertinente:

a) La cuantía en que se haya modificado la limitación de la responsabilidad en alguno de los instrumentos relativos al transporte internacional;

b) El valor de las mercaderías manipuladas por los empresarios;

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

d) Las primas de seguros, incluidas las correspondientes al seguro de la carga, al seguro de responsabilidad de los empresarios y al seguro que cubra las lesiones relacionadas con el empleo sufridas por los trabajadores;

e) El nivel medio de los daños y perjuicios a que se condene al empresario por pérdidas o daños en las mercaderías o retraso en su entrega; y

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

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

6. No podrá considerarse ninguna enmienda de los límites de responsabilidad previstos en este artículo antes de que hayan transcurrido cinco años a partir de la fecha en que la presente Convención quedó abierta a la firma.

7. El depositario notificará cualquier enmienda que resulte aprobada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 5 a todos los Estados Contratantes. Se entenderá que la enmienda ha sido aceptada al final de un plazo de 18 meses después de haber sido notificada, a menos que dentro de ese plazo por lo menos un tercio de los Estados que eran Estados Partes en el momento de la aprobación de la enmienda por la Comisión hayan comunicado al depositario que no la aceptan. La enmienda que se tenga por aceptada de conformidad con el presente párrafo entrará en vigor para todos los Estados Partes 18 meses después de su aceptación.

8. El Estado Parte que no haya aceptado una enmienda quedará no obstante obligado por ella, a menos que ese Estado denuncie la presente Convención a más tardar un mes antes de la entrada en vigor de la enmienda. Esa denuncia surtirá efecto cuando entre en vigor la enmienda.

9. Cuando una enmienda haya sido aprobada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5, pero aún no haya expirado el plazo de 18 meses previsto para su aceptación, el Estado que se convierta en Estado Parte en la presente Convención durante ese plazo quedará obligado por la enmienda si ésta entra en vigor. El Estado que se convierta en Estado Parte después de expirado ese plazo quedará obligado por las enmiendas que hayan sido aceptadas de conformidad con el párrafo 7.

10. El límite de la responsabilidad aplicable será el que, de conformidad con los párrafos anteriores, esté en vigor en el momento en que se produjo el hecho que ha causado la pérdida, los daños o el retraso.

Artículo 25

Denuncia

1. Todo Estado Parte podrá denunciar la presente Convención en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

HECHA en ..., el día ... de ... de mil novecientos ..., en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado la presente Convención.

D. RECOPILACION DE LAS OBSERVACIONES Y PROPUESTAS FORMULADAS POR LOS GOBIERNOS Y LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES CON RESPECTO AL PROYECTO DE CONVENCION SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

Documentos A/CONF.152/7 y Add.1 y 2
Documento A/CONF.152/7

[Original: Inglés]
[18 de diciembre de 1990]

INDICE

		Página
I.	INTRODUCCION	30
II.	RECOPILACION DE LAS OBSERVACIONES Y PROPUESTAS	30
	A. Gobiernos	
	Alemania, República Federal de	30
	Canadá	34
	Dinamarca	35
	Estados Unidos	36
	Filipinas	38
	Japón	39
	B. Organizaciones intergubernamentales	
	Oficina Internacional del Trabajo (OIT)	39
	C. Organizaciones no gubernamentales	
	Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores	40

I. INTRODUCCION

Este documento contiene las observaciones y propuestas que han presentado algunos gobiernos y organizaciones internacionales con respecto al proyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional con anterioridad al 18 de diciembre de 1990. Para esa fecha se habían recibido observaciones y propuestas de los siguientes gobiernos y organizaciones internacionales:

Gobiernos: **Alemania, República Federal de, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos de América, Filipinas y Japón**

Organizaciones intergubernamentales: Oficina Internacional del Trabajo

Organizaciones no gubernamentales: Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores

II. RECOPILACION DE LAS OBSERVACIONES Y PROPUESTAS

A. Gobiernos

Alemania, República Federal de

[Original: inglés]

El Gobierno Federal celebra el proyecto de Convención preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional pues constituye una base adecuada y firme para las deliberaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional. A continuación se presentan para su examen observaciones y propuestas.

1. Período de responsabilidad

Durante la labor preparatoria se ha ampliado la gama de operaciones a las que se aplicará la Convención. El primer proyecto de Convención comprendía las operaciones de guarda, tales como el depósito. El presente proyecto de Convención se aplica también al traslado inmediato de las mercaderías de un medio de transporte a otro (operaciones de manipulación que no involucran la guarda; conforme al párrafo 2 del artículo 4, segunda oración).

No obstante, ni el texto de los incisos a) y c) del artículo 1 ni el del artículo 3 del proyecto de Convención reflejan aún esta modificación, porque la expresión clave "las tome a su cargo" cubre solamente parte de ese significado. En consecuencia, debería complementarse el texto con una expresión que hiciese referencia a las operaciones de manipulación.

Propuestas:

La primera oración del inciso a) del artículo 1 debe decir:

"Por 'empresario de terminal de transporte' (que en adelante se denominará 'empresario') se entiende toda persona que actuando en el ejercicio de su profesión toma a su cargo o manipula mercaderías objeto de transporte internacional, a fin de prestar o de hacer prestar servicios relacionados con el transporte de esas mercaderías en una zona bajo su control o a la que tenga derecho de acceso o de uso."

El inciso c) del artículo 1 debe decir:

"Por 'transporte internacional' se entiende todo transporte respecto del cual, en el momento en que el empresario se hace cargo de las mercaderías o las recibe para su manipulación, el lugar de partida y el lugar de destino aparecen ubicados en dos Estados diferentes;"

El artículo 3 debe decir:

"El empresario será responsable de las mercaderías desde el momento en que las tome a su cargo o las reciba para su manipulación hasta que las entregue a la persona facultada para recibirlas o las ponga a su disposición."

2. Transporte segmentado

No debe haber ninguna duda de que los tramos exclusivamente nacionales del transporte internacional segmentado, si están sometidos a determinados contratos de transporte nacional, no se regirán por la Convención. A fin de aclarar esta delimitación implícita del concepto de "transporte internacional" habría que modificar en consecuencia el proyecto de Convención.

Propuesta:

Debe añadirse la siguiente oración al inciso c) del artículo 1:

"Si y en la medida en que se indique que un segmento del transporte se ejecuta en virtud de determinado contrato de transporte nacional respecto del cual el lugar de partida y el lugar de destino no se encuentran en dos Estados diferentes, ese transporte nacional no se considerará 'transporte internacional'."

3. Definición del carácter internacional

Se considera que el transporte es internacional cuando los lugares de partida y de destino "aparecen" ubicados en dos Estados diferentes. Un criterio decisivo para determinar el carácter internacional del transporte lo aportan los documentos que acompañan las mercaderías. El empleo de un documento de transporte internacional (por ejemplo un documento CMR o CIM) debería constituir una presunción de que el transporte es internacional. Si se utilizan documentos nacionales, debería aplicarse la presunción contraria.

Propuesta:

Debe añadirse la oración siguiente al inciso c) del artículo 1:

"Las mercaderías acompañadas por un documento de transporte internacional se considerarán objeto de transporte internacional; las mercaderías acompañadas por un documento de transporte nacional no se considerarán objeto de transporte internacional."

4. Fundamento de la responsabilidad

Conforme al párrafo 1 del artículo 5, la responsabilidad del empresario se funda en la presunción de que no ha adoptado todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias. Esta presunción no se justifica cuando el empresario no puede ejercer pleno control sobre las mercaderías por razones de conveniencia para sus clientes. Este es especialmente el caso cuando el empresario facilita el acceso a las mercaderías, para su inspección o manipulación, a los propietarios u otras personas facultadas para disponer de las mismas. En el caso de que se permitan esas actividades de terceros, la probabilidad de que se produzcan daños por un acto u omisión del empresario no es mayor que la probabilidad de que la pérdida o el daño de las mercaderías sean causados por terceros. En consecuencia, debe incorporarse una excepción a la norma general que contiene el párrafo 1 del artículo 5.

Propuesta:

Debe añadirse un nuevo párrafo 1 bis al párrafo 1 del artículo 5:

"Si, en el momento en que se produce el hecho, el cliente u otras personas tenían acceso a la zona mencionada en el inciso a) del artículo 1 con el propósito de inspeccionar o manipular las mercaderías, corresponderá al reclamante demostrar que el empresario, sus empleados, mandatarios o demás personas a cuyos servicios recurra para prestar los servicios relacionados con el transporte no adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias."

5. Limitación de la responsabilidad

El párrafo 1 del artículo 6 establece una distinción entre los servicios relacionados con el transporte en general y la manipulación de mercaderías que el empresario recibe inmediatamente después de su transporte por mar o por vías de navegación interior o que el empresario ha de entregar para que sean transportadas de dicho modo. Este criterio de una doble limitación se funda en la hipótesis de que el valor promedio de la carga transportada por mar es considerablemente inferior al valor de las mercaderías objeto de otros medios de transporte. No obstante, dado que ahora es corriente el transporte marítimo de vehículos y equipo electrónico o de otro tipo de gran valor, esta hipótesis ya no refleja la realidad. Por lo tanto, sólo determinadas categorías de mercaderías y no distintos modos de transporte pueden justificar diferentes límites de responsabilidad.

Además, con respecto a la carga a granel, las líneas de ferrocarril y las embarcaciones de navegación interior compiten en el mismo mercado de fletes. Las distintas condiciones de responsabilidad de las terminales de transporte tendrán una repercusión en sus respectivas situaciones.

Ambos factores apoyan la sugerencia siguiente:

Propuesta:

El inciso b) del párrafo 1 del artículo 6 debe suprimirse.

En cuanto al contenido restante del párrafo 1 del artículo 6 véase la propuesta siguiente.

6. Limitación de la responsabilidad alternativa

El proyecto de Convención prevé una limitación basada exclusivamente en el peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas. Este criterio resulta insatisfactorio. El Gobierno Federal opina que la Convención debe seguir el criterio alternativo del comercio marítimo, tal como lo enuncia el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, 1924, modificado por el Protocolo de 1968 (Reglas de La Haya-Visby), y el párrafo 1 del artículo 6 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo). Si se parte de la hipótesis de que la Convención también facilitará las acciones de repetición a los transportistas, transitarios y aseguradores para reclamar los perjuicios al empresario de la terminal, la Convención debe prever una limitación alternativa de la responsabilidad por bulto/unidad de flete o por kilogramo de peso bruto de las mercaderías, según cuál sea mayor.

El Gobierno Federal reconoce que pueden surgir dificultades cuando las mercaderías se encuentran unitarizadas (por ejemplo, agrupadas en contenedores o paletas). No obstante, si se sigue el modelo del párrafo 2 del artículo 6 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo), esas dificultades no serían insuperables. En particular, no se requeriría la documentación compleja que prevé el párrafo 1 del artículo 4 del proyecto de Convención. El cliente tendría que demostrar el número de bultos o unidades, que sería la base para calcular su reclamación. Si no puede hacerlo con un documento firmado o emitido conforme al párrafo 1 del artículo 4 del proyecto de Convención, deberá estar facultado para utilizar otros documentos de transporte que acompañen a las mercaderías.

Propuesta:

El párrafo 1 del artículo 6 debe decir:

"La responsabilidad que, en virtud del artículo 5, le incumba al empresario por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías se limitará a una suma que no exceda de [....] unidades de cuenta por bulto u otra unidad de flete o [....] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas, según cuál sea superior."

Debe añadirse el siguiente párrafo 1 bis al artículo 6:

"Para determinar, a los efectos del párrafo 1 del presente artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:

a) Cuando se utilicen para agrupar mercaderías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte o embalaje análogo, los bultos u otras unidades de flete que se indiquen en el documento emitido conforme al párrafo 1 del artículo 4 o, a falta de esa indicación, los bultos u otras unidades de flete que se indiquen en cualquier otro documento que acompañe las mercaderías [y que haya sido reconocido por el empresario sin ninguna reserva especial] se considerarán bultos u otras unidades de flete. Salvo en ese caso, las mercaderías agrupadas en ese contenedor, paleta o elemento de transporte o embalaje análogo se considerarán como una única unidad.

b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio contenedor, paleta o elemento de transporte o embalaje análogo, ese elemento de transporte o embalaje, si no ha sido suministrado por el empresario, se considerará como una unidad independiente."

7. Acumulación de reclamaciones

El presente proyecto de Convención no establece ningún límite para la acumulación de sumas reclamadas por el mismo hecho. Pero si se aplica un régimen obligatorio de responsabilidad, el empresario no debe exponerse al riesgo incalculable, y prácticamente imposible de asegurar, que supondrá la acumulación ilimitada de reclamaciones, incluso cuando se limite cada una de esas reclamaciones. Puede resultar difícil, cuando no imposible, encontrar una fórmula para calcular las distintas sumas globales que corresponderían a cada tipo y tamaño de terminal de transporte. La Convención debería entonces fijar una suma única, relativamente elevada.

Propuesta:

A continuación del artículo 6 debe añadirse un nuevo artículo 6 bis:

"En ningún caso la responsabilidad del empresario por la acumulación de todas las reclamaciones resultantes de un hecho concreto que se determine de conformidad con los artículos precedentes excederá de ... millones de unidades de cuenta. Si la acumulación de las reclamaciones excede de ... millones de unidades de cuenta, ese importe se distribuirá entre los reclamantes a prorrata de sus respectivas reclamaciones."

8. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

Durante la labor preparatoria se expresaron opiniones muy diferentes con respecto a si el empresario debía perder el beneficio de la limitación de responsabilidad en caso de su propia conducta deliberada o temeraria así como en el caso de actos deliberados o temerarios de sus empleados. En líneas generales, el proyecto de Convención sigue el principio de la responsabilidad indirecta, por lo que la limitación de la responsabilidad resulta fácilmente superable. El Gobierno Federal duda de que esta sea la mejor solución. Tal vez resulte más conveniente fijar una limitación de la responsabilidad más segura y, al mismo tiempo, aumentar las sumas propuestas en el proyecto de Convención. Con límites más elevados, no solamente el cliente tendría más posibilidades de resarcirse de los perjuicios sufridos, sino que también se justificaría que se restringiera la posibilidad de superar los límites a aquellos casos en los que al propio empresario (o al representante jurídico de la empresa titular de la terminal de transporte) se le pueda imputar una falta deliberada.

Propuesta:

Deben suprimirse las palabras "o de sus empleados o mandatarios", que figuran en el párrafo 1 del artículo 8.

9. Derecho de retención

El párrafo 1 del artículo 10 establece el derecho de retención sobre las mercaderías que tendrá el empresario por los servicios prestados durante el período de su responsabilidad. La CNUDMI aprobó una propuesta de reconocer ese derecho de retención también por los servicios prestados después de ese período (Informe de la CNUDMI sobre la labor realizada en su 22° período de sesiones 1/). El proyecto de Convención no refleja esta decisión; en consecuencia, debería modificarse.

Propuesta:

La primera oración del párrafo 1 del artículo 10 debe decir:

"El empresario tendrá un derecho de retención sobre las mercaderías por el costo y otros créditos devengados con ocasión de los servicios relacionados con el transporte que haya prestado con respecto a esas mercaderías durante el período en que responda por ellas, o después de ese período."

10. Derecho de venta

El párrafo 3 del artículo 10, en su primera oración, contiene una norma de conflicto de leyes relativa a los requisitos y consecuencias jurídicas del derecho de venta del empresario. Durante la labor preparatoria se interpretó que el posible conflicto entre el derecho de venta y cualquier derecho real de terceros sobre las mercaderías no debía estar previsto en la Convención (conforme al documento preparatorio A/CN.9/260, párrafo 66, A/CN.9/WG.II/WP.56, artículo 10, observación 6). Independientemente de este enfoque general, se ha añadido una disposición especial al párrafo 3 del artículo 10, conforme a la cual las normas de conflicto de leyes contenidas en la primera oración del párrafo 3 del artículo 10 no deben aplicarse a los contenedores que no sean propiedad del transportista ni del cargador. Según una interpretación literal, esa disposición significa que se aplican los principios generales del derecho internacional privado. El Gobierno Federal duda si tiene mucho sentido dividir la norma de conflicto de leyes según distintas categorías de mercaderías. Preferiría que todas las cuestiones relacionadas con la venta de las mercaderías y con los derechos de terceros sobre las mercaderías se rigieran por la ley nacional aplicable, de conformidad con los principios generales del derecho internacional privado.

1/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, cuadragésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N° 17, (A/44/17), párrafos 126 y 207).

Propuesta:

Debe suprimirse el párrafo 3 del artículo 10.

11. Plazo de prescripción

Hay varias disposiciones que establecen plazos en el proyecto de Convención. Algunos de esos plazos comienzan el día de "la solicitud", otros el día del "aviso". El inciso b) del párrafo 2 del artículo 12 se refiere a un aviso de pérdida de las mercaderías y no indica si el plazo de prescripción comenzará a correr a partir del momento del envío o de la recepción de ese aviso. Otras disposiciones, tales como los párrafos 3 y 4 del artículo 5, prevén un plazo especial que comienza a correr después de la recepción de la solicitud. El inciso b) del párrafo 2 del artículo 12 del proyecto de Convención debe ponerse en consonancia con esas disposiciones.

Propuesta:

El inciso b) del párrafo 2 del artículo 12 debe decir:

"En caso de pérdida total de las mercaderías, el día en que la persona facultada para reclamar la pérdida de las mercaderías reciba el aviso del empresario donde se indique la pérdida, o el día en que la persona pueda considerar las mercaderías como perdidas de conformidad con el párrafo 4 del artículo 5, si esto sucede antes."

12. Entrada en vigor

El número de ratificaciones que se requieren para que la Convención entre en vigor de conformidad con el párrafo 1 del artículo 22 del proyecto de Convención debe aumentarse considerablemente.

Las observaciones precedentes no deben considerarse exhaustivas. El Gobierno de la República Federal de Alemania se reserva el derecho a presentar nuevas propuestas durante la Conferencia Diplomática.

Canadá

[Original: inglés]

Observaciones generales

Tras la aprobación del proyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional por la CNUDMI, en su 22° período de sesiones, el Gobierno del Canadá celebró consultas con representantes de la industria y con los gobiernos provinciales y territoriales del Canadá con miras a evaluar la repercusión de la Convención propuesta en la industria de terminales de transporte y en la legislación nacional.

Aunque algunos pusieron en duda la necesidad actual de la Convención propuesta, la mayoría de los observadores apoyó el principio de que la limitación de la responsabilidad de los empresarios de terminales internacionales de transporte se rigiese por normas internacionales. Hubo consenso en cuanto a que se requería mayor precisión en el texto de la Convención propuesta. Además, a juicio del Gobierno del Canadá, los límites de responsabilidad que ha de fijar el proyecto de Convención deben ser relativamente inviolables.

Las diferencias entre el texto de la Convención propuesta y el texto que presentó a la Comisión el Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales en 1988 (A/CN.9/298, anexo I), reflejan una mejora. Por ejemplo, la cláusula relativa al ámbito de aplicación indica ahora que el lugar donde se prestan los servicios debe ser uno de los factores determinantes para la aplicación de la Convención. Ahora habrá tres factores de conexión en la cláusula relativa al ámbito de aplicación, a saber, el lugar del establecimiento, el lugar donde se prestan los servicios y las normas de derecho internacional privado. Se prevé que en la práctica "el lugar donde se presten los servicios" será la condición habitual para invocar la Convención.

La finalidad de algunos artículos de la Convención propuesta sigue siendo ambigua. A continuación figuran observaciones con respecto a algunos de esos artículos y con respecto a otros que revisten especial interés.

Observaciones con respecto a cada uno de los artículos

Artículo 1: Definiciones

El término "mercaderías" sigue siendo ambiguo en cuanto a si incluye o no los contenedores vacíos. Si el propósito es que los contenedores vacíos no se consideren "mercaderías", salvo durante el transporte, debe indicarse expresamente. Asimismo, habría que aclarar que el término "mercaderías" abarca los "productos a granel".

Artículo 3: Período de responsabilidad

Convendría definir lo que se entiende por "las tome a su cargo" a fin de evitar controversias al respecto.

Tampoco se entiende con claridad el significado de la expresión "las ponga a su disposición". Debería haber algún criterio objetivo para determinar en qué momento las mercaderías se ponen a disposición de la persona facultada para recibirlas, por ejemplo un aviso escrito de la descarga.

Artículo 5: Fundamento de la responsabilidad

Si bien se deduce que en el párrafo 1 la fuerza mayor constituye implícitamente una excepción, si la Convención propuesta hiciera una referencia expresa a la misma, resultaría más fácilmente comprensible a los posibles destinatarios.

Se observa que el proyecto de artículo se aparta de las disposiciones del artículo 18 del Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de Montreal Núm. 4.

Artículo 6: Limitación de la responsabilidad

Resultaría más fácil comprender el inciso a) del párrafo 1 si excluyera expresamente las mercaderías transportadas por mar o por vías de navegación interior.

La medida de la responsabilidad -unidades de cuenta por kilogramo de peso brutopodría ocasionar problemas cuando las mercaderías no sean expedidas según el peso sino según el volumen o las piezas.

Se observa que no se menciona en el proyecto de Convención la posibilidad de formular una declaración especial del valor, como lo prevé el Convenio de Varsovia.

Artículo 11: Aviso de la pérdida, el daño o el retraso

El plazo para el aviso de la pérdida es muy breve. Cuando se trata de envíos importantes puede transcurrir mucho tiempo antes de que las mercaderías se abran y se descubra la pérdida o el daño. En el párrafo 1 de este artículo debería establecerse un plazo más largo. Es posible que tres días laborables resulten insuficientes para tramitar correctamente una reclamación.

Cabe observar que la Convención propuesta no estipula dónde debe presentarse la reclamación, como lo hace el artículo 28 del Convenio de Varsovia.

No se sabe a ciencia cierta quién es la persona facultada para recibir las mercaderías. Podría ser el transitario, quien normalmente no las inspecciona.

Dinamarca

[Original: inglés]

La Convención facilitará a los exportadores, transportistas y otros intermediarios la comprensión de su posición jurídica frente a los empresarios de terminales de transporte que en otros países se ocupan del transporte internacional.

No obstante, para alcanzar el objetivo deseado, será necesario que la Convención incluya normas sobre la competencia y la elección de la ley aplicable y normas concernientes al procedimiento para calcular la indemnización por la pérdida o el daño de las mercaderías.

De conformidad con el proyecto, la Convención regirá solamente el transporte internacional, con arreglo a lo dispuesto en el inciso a) del artículo 1, y quedarán excluidas las operaciones de la terminal que no sean parte del transporte internacional o que sean independientes del transporte. Ahora bien, el empresario de la terminal, no siempre sabrá si determinado transporte se efectúa como parte de un transporte internacional.

Con frecuencia resultará sumamente difícil determinar si el transporte es nacional o internacional. Lo que puede resultar dudoso es si una operación previa al transporte ha de considerarse transporte nacional o parte de un transporte internacional.

La definición del término "internacional" en el proyecto podría plantear dudas con respecto a si serán determinantes los acuerdos relativos al transporte o a los acuerdos relativos a la compra, o bien, el lugar de producción o el destino final.

El artículo 3, concerniente al período de responsabilidad del empresario, debe ser redactado con mayor precisión.

No parece apropiado que se considere importante el emplazamiento físico de la terminal -zona portuaria o interior-, como se deduce del artículo 6.

Habría que redactar con más precisión las normas relativas a la garantía real sobre las mercaderías a favor del empresario de la terminal, que contiene el artículo 10.

Durante la Conferencia se formularán observaciones concretas sobre las disposiciones del proyecto de Convención.

Estados Unidos

[Original: inglés]

Los Estados Unidos consideran que el proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional, aprobada por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional en mayo de 1989 (documento de las Naciones Unidas A/CONF.152/5, 13 de marzo de 1990), constituye un punto de partida adecuado para la labor de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional, que se celebrará en Viena, en abril de 1991. No obstante, los Estados Unidos desean formular las observaciones siguientes sobre el proyecto de Convención, con algunas modificaciones de fondo que, a su juicio, deberían aprobarse (subrayado), mientras que las mejoras de redacción se considerarán durante la Conferencia:

Artículo 1: Definiciones

1. Descripción de las "mercaderías": Los Estados Unidos interpretan que, conforme al inciso b) del artículo 1, la Convención no es aplicable a los contenedores vacíos que se encuentran en una explanada de almacenamiento para contenedores vacíos. La Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte se refiere a los servicios relacionados con el transporte que se prestan a las mercaderías; la Convención se aplica solamente a los contenedores y los bultos en la medida en que se utilicen para agrupar o embalar las mercaderías. Se debe aclarar en la Convención misma, o en las actas de las negociaciones previas a la Convención, que los contenedores vacíos que se encuentren en una explanada para contenedores vacíos no se rigen por la Convención.

2. La expresión "por escrito" no está definida en el artículo del proyecto de Convención dedicado a las definiciones. La expresión se utiliza en la Convención, por ejemplo, en el párrafo 4 del artículo 12. Se introduciría una mejora si se pudiese reconocer formalmente a la escritura electrónica como una forma aceptable de escritura. Correspondería formular este reconocimiento en el artículo 1 de la manera siguiente:

> "A los efectos de la presente Convención la expresión 'por escrito' comprende la escritura electrónica."

Artículo 4: Emisión del documento

Los Estados Unidos tienen el firme convencimiento de que es necesario establecer con flexibilidad los requisitos relativos a la documentación. Se prevé que normalmente el documento será un conocimiento de embarque del transportista presentado al empresario de la terminal; por ello, la actual redacción del inciso a) del párrafo 1 del artículo 4 es satisfactoria. El cliente está interesado en poder elegir un método poco costoso y rápido de documentación, y al mismo tiempo conservar el derecho a exigir al empresario que emita un documento, de conformidad con el inciso b) del párrafo 1 del artículo 4, cuando por el tipo de las mercaderías o la situación comercial sea necesario que el cliente conozca el estado y la cantidad de las mercaderías en esta fase del envío. Resultaría especialmente complicado (y costoso) que se les exigiera a los estibadores que indicaran el estado y la cantidad de las mercaderías durante las operaciones de carga o descarga.

Los Estados Unidos consideran que si se añadieran otros requisitos a las disposiciones existentes, deberían ir acompañados de una salvedad, por ejemplo, "en la medida en que lo exijan las circunstancias locales", a fin de que se establezcan nuevos requisitos sólo en los los países que realmente los necesiten.

La otra salvedad "en la medida en que puedan determinarse por medios de verificación razonables" sería necesaria para asegurar que los estibadores o los empresarios de las terminales no abran los contenedores sellados -procedimiento que con seguridad demoraría e incluso pondría en peligro el desplazamiento de las mercaderías.

Conforme al párrafo 4 del artículo 4 la firma del empresario podrá hacerse por medios electrónicos o cualquier otro medio mecánico "si ello no es incompatible con las leyes del país en que se firme el documento". Si bien este párrafo sigue el modelo de una disposición análoga de las Reglas de Hamburgo (el párrafo 3 del artículo 14), los Estados Unidos son partidarios del texto que contiene la Convención de las Naciones Unidas sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales (inciso k) del artículo 5 - "el término "firma" designa la firma manuscrita, su facsímil o una autenticación equivalente efectuada por otros medios; ..."), cuyo objetivo es facilitar al máximo el comercio internacional. Esa disposición no hace ninguna salvedad en lo tocante a la compatibilidad con la legislación local.

Artículo 6: Limitación de la responsabilidad

Los Estados Unidos aceptan el principio de que la responsabilidad debe ser limitada. No obstante, estiman que debe preverse en forma adecuada la erosión ocasionada por la inflación. El valor del DEG ha disminuido a raíz de la inflación mundial. El coeficiente de deflación del FMI, basado en el valor relativo de las monedas que constituyen la cesta del DEG, ascendió de 1, en 1979, a 1,4936, en 1987 (véanse las Estadísticas financieras internacionales del FMI de 1988). Por ejemplo, los límites fijados en el Convenio Multimodal se han reducido ahora al 73% de su valor original en 1980. Durante

el período 1987-1990 ha disminuido aún más el valor real de esos límites. En consecuencia, la limitación de la responsabilidad que se fijará en la Convención relativa a los empresarios de terminales debe tener debidamente en cuenta la erosión provocada por la inflación de los límites de la responsabilidad fijados en otros convenios o convenciones.

A juicio de los Estados Unidos, los criterios adoptados para establecer la limitación de la responsabilidad en otras convenciones, por ejemplo, las Reglas de Hamburgo, no son necesariamente adecuados para la Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte. La materia que rige esta Convención no es la misma que la que rigen las Reglas de Hamburgo y otras convenciones sobre la responsabilidad. Por ejemplo, en la Convención sobre los empresarios de terminales no se trata de negligencia en la navegación, mientras que en la negociación de las Reglas de Hamburgo fue un punto significativo.

Los Estados Unidos estiman que los Estados participantes, al establecer la limitación de la responsabilidad, deberían considerar cuestiones tales como el valor de las mercaderías que manipulan los empresarios, el costo de los servicios relacionados con el transporte, el costo del seguro, el nivel medio de la indemnización que deben pagar los empresarios por la pérdida o el daño en las mercaderías o el retraso en su entrega, y los gastos por concepto de servicios públicos a cargo de los empresarios de las terminales; también pertinentes son los límites establecidos en otras convenciones relacionadas con el transporte. (Véanse en el párrafo 4 del artículo 24, los criterios para determinar si deben modificarse los límites.)

Por último, la limitación efectiva de la responsabilidad debe depender de la forma en que se resuelvan las cuestiones de la carga de la prueba, la posibilidad de transgredir los límites y las excepciones a la responsabilidad, porque la limitación de la responsabilidad constituye sólo una de las varias formas de distribuir los riesgos entre el empresario de la terminal y sus clientes.

Artículo 7: Aplicación a reclamaciones extracontractuales [de las excepciones y los límites de la responsabilidad]

El párrafo 3 del artículo 7 estipula que la cuantía total de la indemnización exigible a los empleados, mandatarios o contratistas independientes no excederá de los límites de la responsabilidad previstos en la Convención. Se ha planteado si los empleados, mandatarios y contratistas independientes quedarían obligados si el empresario aceptara límites de la responsabilidad superiores, conforme a lo previsto en el párrafo 4 del artículo 6. Los Estados Unidos opinan que los empleados, mandatarios y contratistas independientes no deben ser afectados por los acuerdos contractuales que celebre el empresario con miras a aumentar los límites de su responsabilidad. En consecuencia, proponen añadir al párrafo 3 del artículo 7 una oración que diga lo siguiente:

"Esa cuantía total no resultará afectada por los acuerdos contractuales que celebre el empresario, conforme al párrafo 4 del artículo 6, con miras a aumentar los límites de la responsabilidad."

Artículo 10: Garantía real sobre las mercaderías

En algunos casos el empresario de la terminal se ve perjudicado porque mercaderías sin reclamar ocupan un valioso espacio que necesita para otros fines. Por consiguiente, los Estados Unidos proponen que se añada un nuevo inciso como el siguiente:

"5. El empresario de la terminal podrá considerar que las mercaderías a su cargo han sido abandonadas si no se las reclama dentro de ( ) días a partir de: i) la fecha hasta la que el empresario haya convenido guardar las mercaderías o, ii) si no se ha convenido nada al respecto, la fecha en la que el empresario haya notificado la disponibilidad de las mercaderías a la persona facultada para recibirlas."

Artículo 12: Prescripción de las acciones

Es preciso introducir una modificación en el párrafo 2 del artículo 12 a fin de ponerlo en consonancia con el nuevo párrafo 5 del artículo 10 propuesto supra. La modificación sería la siguiente:

"2. El plazo de prescripción comenzará a correr:

a) El día en que el empresario haya entregado las mercaderías o parte de ellas a la persona facultada para recibirlas o las haya puesto a su disposición, o considere a las mercaderías abandonadas de conformidad con el párrafo 5 del artículo 10, o ."

No se propone ninguna modificación al inciso b) del párrafo 2.

Artículo 15: Instrumentos relativos al transporte internacional

El artículo 15 es satisfactorio en la medida en que hace referencia a "los derechos ni las obligaciones que puedan emanar de cualquier instrumento internacional relativo al transporte internacional de mercaderías que sea vinculante para un Estado que sea parte en la presente Convención". A juicio de los Estados Unidos, este artículo tiene un objetivo correcto, como artículos similares de otras convenciones preparadas por la CNUDMI, esto es, excluir del ámbito de aplicación de esta nueva Convención todas las materias que ya se rigen por las convenciones existentes a fin de evitar confusiones, conflictos y superposición de disposiciones.

No obstante, la cláusula que contiene ese mismo artículo, "o de cualquier ley de ese Estado que tenga por efecto aplicar una convención relativa al transporte internacional de mercaderías, o que se fundamente en ella", plantea cuestiones fundamentales con respecto a la relación de los tratados con la

legislación nacional promulgada unilateralmente. La cláusula tal como está redactada podría utilizarse para modificar en forma unilateral disposiciones obligatorias de esta Convención, que se ha concebido para ser uniforme, aplicando leyes nacionales de las que se alegue que se fundan en parte en alguna otra convención multilateral o bilateral relativa al transporte. Reviste especial importancia que no se introduzca incertidumbre, mediante leyes nacionales fundadas en instrumentos internacionales, en una Convención cuya finalidad es cubrir lagunas. En consecuencia, los Estados Unidos proponen que se suprima la cláusula antes mencionada.

Artículo 22: Entrada en vigor

Los Estados Unidos comparten la opinión de muchos países en el sentido de que esta Convención no está vinculada con las Reglas de Hamburgo de 1978 y que, en consecuencia, no requiere 20 ratificaciones o adhesiones para entrar en vigor como las Reglas de Hamburgo.

Es importante considerar en este aspecto otros instrumentos multilaterales: las Reglas de La Haya de 1924 no requerían un número mínimo de ratificaciones y entraron en vigor en 1931 con cuatro ratificaciones; las Enmiendas de Visby de 1968 requerían 10 ratificaciones y entraron en vigor en 1977; el Protocolo DEG de 1979 requería cinco ratificaciones y entró en vigor en 1984. El Convenio Multimodal de 1980 requiere 30 ratificaciones y aún no ha entrado en vigor. Por lo tanto, los Estados Unidos proponen que esta Convención entre en vigor cuando la hayan ratificado, o hayan prestado su adhesión a la misma, cinco Estados.

Filipinas

[Original: inglés]

Observaciones de la Autoridad Portuaria de Filipinas con respecto al proyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional

Presentamos a continuación nuestras observaciones y propuestas sobre este tema basándonos en las disposiciones de los decretos administrativos No. 13-77 y No. 10-81 de la Autoridad Portuaria de Filipinas titulados "Reglamentaciones portuarias generales de la Autoridad Portuaria de Filipinas" y "Condiciones generales de todos los contratos/permisos para la administración y las operaciones de servicios de manipulación de carga", respectivamente:

1. El párrafo 3 del artículo 5, que especifica que hay retraso en la entrega de las mercaderías cuando el empresario no las haya entregado a una persona facultada para recibirlas o no las haya puesto a su disposición dentro del plazo expresamente convenido o, de no mediar acuerdo al respecto, dentro de un plazo razonable después de que se reciba una solicitud de entrega de las mercaderías emanada de esa persona, debería indicar expresamente un plazo exacto o definido, por ejemplo, quince (15) días a partir de la recepción de esa solicitud.

2. Con respecto a la disposición del párrafo 4 del artículo 5 y de los párrafos 5 y 2 del artículo 11, las reglamentaciones de la Autoridad Portuaria de Filipinas disponen que si el contratista no entrega las mercaderías, entrega que debe comenzar dentro de la hora siguiente a la presentación de un permiso de entrega por el propietario de la carga o su representante debidamente autorizado, deberá proporcionar, previa solicitud, un certificado que indique la falta, el daño o la pérdida de la carga. La solicitud de la certificación de la pérdida o de que no se ha realizado la entrega podrá presentarse dentro de los treinta (30) días a partir de la fecha de entrega del último bulto al propietario de la carga. Por otra parte, el certificado que indique que no se ha efectuado la entrega deberá emitirse dentro de los quince (15) días siguientes a la recepción de la solicitud escrita de ese certificado. Si el contratista no emite el certificado solicitado, se considerará como si lo hubiese emitido. A continuación, la persona facultada para efectuar una reclamación presentará una solicitud formal, acompañada de las copias necesarias del conocimiento de embarque, la factura, la lista certificada de bultos y el cálculo con respecto a la pérdida, dentro de los quince (15) días contados a partir de la fecha de emisión por parte del contratista del certificado de que no se ha efectuado la entrega.

3. Con respecto a la limitación de la responsabilidad prevista en los párrafos 1 y 2 del artículo 6, la Autoridad Portuaria de Filipinas estableció que el empresario será responsable de la pérdida, el daño o la falta de entrega de la carga por el valor efectivamente facturado de cada bulto, que en ningún caso superará los 3.500.000 P, salvo que el valor de la importación de la carga se indique de otra manera por escrito junto con el valor declarado en el conocimiento de embarque y acompañado de una lista certificada de bultos.

Las demás disposiciones del proyecto de Convención, concebido para que se lo acepte en el plano internacional, están de conformidad con los reglamentos locales sobre reclamaciones y responsabilidad por pérdidas y daños salvo, por supuesto, determinados procedimientos de la Autoridad Portuaria y la limitación indicada con respecto al pago de las reclamaciones expresada en pesos.

Dado que la Convención tiene por objeto establecer una norma internacional uniforme sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional, la Autoridad Portuaria agradecerá que se le comunique del resultado final de la Conferencia de Plenipotenciarios de la CNUDMI, que se celebrará del 2 al 19 de abril de 1991 en Viena. Podría considerarse la posibilidad de modificar los reglamentos locales pertinentes, si es necesario, para que sean compatibles con el proyecto que se someterá a la aprobación final.

Japón

[Original: inglés]

El Gobierno del Japón opina que el proyecto de Convención que figura en el documento A/CONF.152/5 constituye una buena base de debate en la Conferencia internacional de plenipotenciarios. Sin embargo, parece conveniente formular las siguientes observaciones que servirán para mejorar varias disposiciones del proyecto de Convención.

Las siguientes observaciones se presentan sin perjuicio de la posición definitiva que pueda adoptar el Gobierno del Japón en la Conferencia.

1. Inciso a) del artículo 1

Del inciso a) del artículo 1 no se desprende claramente si la Convención se aplica a los estibadores que están comprendidos en las normas de derecho aplicables al transporte. Considerando la finalidad de la Convención, que es la de cubrir las lagunas que existen entre los regímenes de responsabilidad vigentes para el transporte, no sería adecuado que se permitiera que los estibadores quedaran excluidos del ámbito de aplicación de la Convención insertando simplemente en los conocimientos de embarque una cláusula que haga extensiva a los estibadores la misma protección prevista para los transportistas.

Esta incertidumbre podría eliminarse insertando la frase "en calidad de transportista o empresario de transporte multimodal" después de la palabra "responsable" que figura en la segunda oración del inciso a) del artículo 1.

2. Inciso a) del artículo 4

En virtud del párrafo 1 del artículo 4, el empresario deberá firmar un documento o emitir un documento firmado cuando un cliente se lo solicite. Nuestra preocupación reside aquí en el hecho de que no se fija plazo para la presentación de la solicitud del cliente. De conformidad con las disposiciones actuales del párrafo 1 del artículo 4, el empresario podrá estar obligado a firmar o emitir un documento aun después de que el cliente haya entablado un juicio en su contra. Debe establecerse un plazo razonable dentro del cual el cliente pueda ejercer el derecho a solicitar un documento.

3. Párrafo 1 del artículo 10

En el 22° período de sesiones de la CNUDMI quedó entendido que el derecho de retención del empresario sobre las mercaderías, previsto en la primera oración del párrafo 1 del artículo 10, debía ampliarse para incluir el costo y otros créditos en que hubiese incurrido después de la expiración del período durante el que responda por las mercaderías. La disposición debe modificarse para reflejar dicha interpretación.

4. Párrafo 2 del artículo 11

Es indispensable aclarar la expresión "destinatario final", que figura en las disposiciones del párrafo 2 del artículo 11, a fin de que refleje la interpretación expresada por el Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales en su 11° período de sesiones, según la cual la expresión se refiere a una persona que esté en condiciones de inspeccionar las mercaderías (A/CN.9/298, párrafo 69). Esta imprecisión podría evitarse insertando la frase "que esté en condiciones de inspeccionarlas" después de las palabras "destinatario final".

A este respecto, tal vez se debería seguir examinando este problema para prever el caso en que el destinatario final de las mercaderías se negase a recibirlas.

5. Artículo 21

En el artículo 21 no se define el significado de la palabra "declaraciones". Si estas se refieren a las declaraciones previstas en el artículo 19, habría que invertir el orden de los artículos 20 y 21, y en la primera línea del actual párrafo 1 del artículo 21 debería reemplazarse la expresión "a la presente Convención" por las palabras "al artículo 19".

B. Organizaciones intergubernamentales

Oficina Internacional del Trabajo (OIT)

[Original: inglés]

La Oficina Internacional del Trabajo transmitió al Secretario Ejecutivo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte las siguientes observaciones formuladas por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte:

> "La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, en nombre de los empleados de las terminales de transporte, en particular de los trabajadores del transporte por carretera, los trabajadores ferroviarios y los portuarios, está seriamente preocupada por el texto propuesto en el párrafo 2 del artículo 7 y en el párrafo 2 del artículo 8 del proyecto de Convención. En

particular, oponemos serios reparos a que se incluyan las palabras "si prueba que ha actuado en el desempeño ordinario de sus funciones" que figuran en el párrafo 2 del artículo 7. A nuestro juicio, los empleados del empresario no tienen ninguna responsabilidad contractual frente al expedidor o al consignatorio. El empleado está obligado frente a su empleador, y su obligación está definida en el contrato de trabajo pertinente así como en el derecho laboral conexo. En principio preferiríamos que todos los actos realizados por el empleado o el mandatario del empresario se rigieran por los límites de responsabilidad establecidos en la Convención, algo que, estimamos, podría lograrse simplemente con la supresión que acabamos de proponer.

Por cierto, no podemos aceptar que, como en el caso del texto propuesto, corresponda al empleado probar que actuaba en el desempeño ordinario de sus funciones, en lugar de que sea la persona que interponga la acción quien deba probar lo contrario.

Por razones análogas preferiríamos que se suprimiese el párrafo 2 del artículo 8. El tipo de acción que allí se describe se regiría normalmente por el derecho penal."

C. Organizaciones no gubernamentales

Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores

[Original: inglés]

El Instituto* presenta estas observaciones en apoyo de la limitación establecida en el párrafo 3 del artículo 10 al derecho del empresario de una terminal de transporte de vender los contenedores sobre los que haya ejercido el derecho de retención. Conforme al párrafo 3 del artículo 10 el empresario estará facultado a vender las mercaderías sobre las que haya ejercido el derecho de retención, excepto cuando se trate de "contenedores, paletas u otros elementos análogos de transporte o embalaje que no sean de propiedad del transportista ni del cargador y que estén claramente marcados a efectos de la identificación de dicha propiedad" (con algunas excepciones en cuanto a las reparaciones o las mejoras).

El Instituto pide que se apruebe el párrafo 3 del artículo 10 tal como está redactado. El texto actual contiene una solución de transacción. Desde un principio el Instituto opinó que el empresario no debía tener ningún derecho de garantía sobre el contenedor arrendado. En los Estados Unidos no se ha determinado con claridad si el empresario tiene esa garantía. Hay algunas opiniones en ese país que sostienen que el depositante (esto es, el empresario) tiene un derecho prendario si la persona que le entrega el bien en depósito tiene un derecho tal sobre el bien que le permite entregarlo en prenda. La compañía de navegación no tendrá derechos de ese tipo sobre un contenedor arrendado. En algunas jurisdicciones europeas parece que se reconoce un derecho de retención pero no un derecho de venta, o que se reconoce el derecho de venta solamente después de una sentencia judicial.

La finalidad de la solución de transacción adoptada es alentar la negociación entre el empresario en posesión del contenedor y el arrendador del contenedor. Cada uno de ellos estará interesado en el cambio del contenedor por dinero. Si se otorga al empresario el derecho de venta se inclinará la balanza en contra del arrendador, que no tiene ninguna responsabilidad por dejar el contenedor en manos del empresario. El presente texto logra el equilibrio correcto y brinda un incentivo en beneficio de ambas partes.

Documento A/CONF.152/7/Add.1**

[Original: inglés]
[13 de marzo de 1991]

INDICE

		Página
I.	INTRODUCCION	41
II.	RECOPILACION DE LAS OBSERVACIONES Y PROPUESTAS	41
	A. Gobiernos	
	Marruecos	41
	Mauricio	41
	México	42

* El IICL es la asociación comercial que se ocupa del arrendamiento internacional de contenedores de carga marítima. El contenedor se marca como propiedad de la empresa de arrendamiento, en grandes caracteres, sobre cada uno de los cuatro lados y también en otros lugares.

** A este documento se ha incorporado el documento A/CONF.152/7/Add.1/Corr.1, de fecha 20 de marzo de 1991.

INDICE (continuación)

Página

Países Bajos 43
Polonia 45
Suecia 45

B. Organizaciones intergubernamentales

Organización de la Unidad Africana (OUA) 48
Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) 48

C. Organizaciones no gubernamentales

Unión Internacional de Transportes por Carretera 49

I. INTRODUCCION

La presente adición 1 al documento A/CONF.152/7 contiene las observaciones y propuestas que han presentado algunos gobiernos y organizaciones internacionales con respecto al proyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional entre el 18 de diciembre de 1990 y el 6 de marzo de 1991. Durante ese período se recibieron observaciones y propuestas de los siguientes gobiernos y organizaciones internacionales:

Gobiernos: Marruecos, Mauricio, México, Países Bajos, Polonia y Suecia

Organizaciones intergubernamentales: Organización de la Unidad Africana (OUA) y Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)

Organizaciones no gubernamentales: Unión Internacional de Transportes por Carretera

II. RECOPILACION DE LAS OBSERVACIONES Y PROPUESTAS

A. Gobiernos

Marruecos

[Original: francés]

1. El transporte aéreo

Las definiciones que figuran en el artículo 1 y el ámbito de aplicación indicado en el artículo 2 del proyecto revelan que este último no es aplicable a la compañía nacional de transporte aéreo en su calidad de transportista.

En efecto, del párrafo a) del artículo 1 se deduce que la calidad de empresario, cuya responsabilidad trata de determinar el texto, no incluye a las personas que hayan de responder de las mercaderías en virtud de las reglas aplicables al transporte.

Dado que la responsabilidad de la compañía nacional de transporte aéreo (R.A.M.) se rige a este respecto por el Convenio de Varsovia, no se aplicarán a esta compañía las reglas enunciadas en el proyecto de Convención.

2. El transporte por carretera

En lo que respecta al transporte por carretera, el proyecto de Convención permitirá colmar una laguna jurídica en los puntos de enlace entre operaciones de transporte efectuadas por diversos medios de transporte.

En efecto, la importancia del proyecto de Convención radica en el hecho de que se aplica a los servicios prestados por el empresario de una terminal de transporte (almacenamiento, carga, descarga, estiba...) respecto de mercaderías que sean objeto de transporte internacional.

Mauricio

[Original: inglés]

El proyecto de Convención se aplica solamente a los servicios relacionados con el transporte y no modifica los derechos ni las obligaciones que puedan resultar en virtud de cualquier instrumento internacional relativo al transporte internacional de mercaderías. El Gobierno de Mauricio observa que conforme al artículo 5 del proyecto de Convención la negligencia del demandante ("the contributory negligence") no ha sido prevista como excepción (sea parcial o total) a ningún tipo de responsabilidad.

México

[Original: español]

El Gobierno mexicano ve con agrado la labor de la CNUDMI en la formulación del proyecto de Convención. Este documento es el resultado lógico de diversos trabajos realizados con anterioridad por esa organización y por otros organismos internacionales en materia de transporte internacional de mercaderías. Por otro lado, porque resulta necesaria una Convención internacional que regule la responsabilidad de los empresarios de terminales internacionales de transporte, ya que las convenciones sobre transporte se limitan a regular ciertos aspectos de esa actividad siendo lo cierto que, al parecer, es durante las etapas intermedias del transporte y, sobre todo, antes y después del mismo, cuando se producen con más frecuencia daños o pérdidas de las mercancías.

Artículo 1

Conviene que se defina a la "persona facultada para recibir las mercancías". Este término se usa en los artículos 3, 4, 5 y 11. Sobre todo si se toma en cuenta que el artículo 4 habla también de cliente, ¿quién es el cliente?, ¿el cargador, el porteador o el consignatario? La persona facultada para recibir las mercancías puede ser un porteador, otro empresario, el consignatario o el portador del conocimiento de embarque.

También debe considerarse la definición de cliente.

Artículo 4

En relación con el párrafo 4, se hace notar que existe un concepto de firma en el párrafo 3) del artículo de las "Reglas de Hamburgo". Se da una similar definición en el párrafo 3) del artículo 5 del Convenio de Transporte Multimodal. Por otro lado, el inciso k) del artículo 5 de la Convención de las Naciones Unidas sobre la Letra de Cambio Internacional y el Pagaré Internacional expresa otro concepto diferente de firma.

La redacción adoptada en el proyecto condiciona la firma no autógrafa a la circunstancia de que ella no sea incompatible con las leyes del país en que se firme el documento. Esta condición es incompatible con la uniformidad y genera un alto grado de incertidumbre. En todo caso sería preferible autorizar una reserva. Que no es necesario ello, lo muestra la conformidad obtenida al negociar la Convención sobre títulos negociables arriba citada.

Cuando se discutió esta última Convención, se propuso inicialmente una redacción semejante a la del proyecto de Convención de que ahora nos ocupamos. Y se preveía una reserva. Durante los trabajos de elaboración de la misma el tema fue muy discutido y era de las que se consideraban "cuestiones más controvertidas", ya que el concepto de firma en materia de derecho de los títulos negociables es de sustancial importancia. La definición que ahí se formuló fue más satisfactoria para la mayoría de las naciones que el texto semejante al que ahora se propone en el artículo 4.

Se recomienda: i) eliminar la incertidumbre del concepto firma (hay tres definiciones diferentes); ii) adoptar la de la Convención sobre Letra de Cambio y Pagaré, porque tiene ventajas sobre las anteriores.

En todo caso es absolutamente necesario eliminar la condición de que la firma no autógrafa no sea incompatible con las leyes del país en donde se firme el documento. Si se estima necesario mantener la condición, será mejor establecer una reserva. Lo cual significaría un atraso en relación con otros instrumentos y las prácticas del comercio internacional.

Artículo 6

Establece límites de responsabilidad que resultan bajos si se toman en consideración los límites que aparecen en otras convenciones internacionales. Por ejemplo, el artículo 6 de las "Reglas de Hamburgo" y el artículo 18 de la Convención de Transporte Multimodal. A lo anterior debe agregarse que la experiencia es que las pérdidas y daños ocurren con más frecuencia durante las etapas que cubrirá la Convención. Por todo ello es conveniente elevar los límites de responsabilidad, por lo menos, a los niveles de las otras convenciones arriba mencionadas.

En otro orden de ideas, conviene considerar que desde que ocurre el evento que da lugar a la responsabilidad, hasta el momento del pago de la indemnización, transcurren períodos significativos de tiempo. Por ello es razonable estipular (por ejemplo, el artículo 72 de la Convención sobre la Letra de Cambio y el Pagaré Internacionales y el artículo 78 de la Convención sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías) la obligación de pagar intereses e incluso de compensar las pérdidas por eventuales fluctuaciones en los tipos de cambio. De otro modo y aun cuando conforme a una ley nacional el perjudicado pudiera exigir estos conceptos, el responsable pudiera argüir que el límite de su responsabilidad comprende también los intereses y las pérdidas cambiarias.

En cuanto a la responsabilidad por demora, que se fija en el total de la remuneración debida al empresario, se antoja que el límite es muy bajo, ya que el empresario sólo arriesga su paga y nada más.

El artículo habla de remuneración del empresario; de ello cabe pensar que otros cargos adicionales que pudiera hacer el empresario no concurren a formar el límite. Convendría revisar esta cuestión.

Artículo 10

El Gobierno de México ve con agrado que durante el 22° período de sesiones de la CNUDMI se haya adoptado el criterio de que la venta de las mercaderías sólo podrá efectuarse si lo permite la ley del Estado en donde se encuentren las mercaderías. Ya que el criterio que anteriormente proponía el proyecto, de que la venta podría llevarse a cabo si la autorizaba la ley del Estado en donde tuviera su establecimiento el empresario, haría incompatible la Convención con los principios fundamentales de nuestro sistema jurídico, que no permite la venta sin audiencia judicial del dueño. Otros Estados con sistemas semejantes podrían tener la misma objeción.

Países Bajos

[Original: inglés]

Observaciones generales

El Gobierno de los Países Bajos ha examinado el proyecto de Convención con sumo interés y satisfacción. La principal razón para unificar las reglas relativas a la responsabilidad de los empresarios de las terminales es la de colmar las lagunas en el régimen de la responsabilidad dimanante de los convenios internacionales de transporte durante, con anterioridad y con posterioridad al porte, así como entre las diversas fases de la operación. Por una parte, el proyecto de Convención protege debidamente a las personas que tengan algún derecho sobre la carga y facilita además las reclamaciones de los porteadores, de los empresarios de operaciones de transporte multimodal, de los expedidores de mercancías y de otras entidades similares contra el empresario de la terminal, cuando alguno de ellos haya de responder de la pérdida de las mercaderías o de los daños en ellas ocasionados por el empresario de la terminal durante el período en que alguna de esas entidades haya de responder de las mercaderías.

El Gobierno de los Países Bajos es consciente de que existe margen para mejorar las condiciones generales impuestas por las diversas terminales, pero duda de que ello se pueda conseguir mediante un régimen común de la responsabilidad por las razones que se dan a continuación.

El proyecto de Convención será aplicable a los empresarios de las terminales que hayan de manipular mercaderías que sean objeto de transporte internacional por mar, aire, carretera y vías de navegación interior. Existe una gran diversidad de empresarios de terminales que se ocupan de distintos tipos de mercaderías y que prestan diferentes tipos de servicios. Esos empresarios realizan además operaciones de complejidad muy diversa y emplean para ello técnicas igualmente diversas. En vista de esa diversidad de las circunstancias materiales en las que los empresarios de las terminales prestan sus servicios, el Gobierno de los Países Bajos no está convencido de que un mismo régimen de la responsabilidad deba ser necesariamente aplicable a las diversas ramas de los empresarios de terminales. Por ejemplo, el régimen de responsabilidad previsto en el artículo 5 del proyecto de Convención está basado en el principio de la presunción de falta o negligencia del empresario. El empresario quedará exonerado de su responsabilidad únicamente si consigue probar que tanto él como sus empleados, sus mandatarios y demás personas a cuyos servicios recurra para prestar los servicios relacionados con el transporte adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias. Esta inversión de la carga de la prueba significa de hecho que con arreglo al proyecto de Convención no le será posible al empresario demostrar su falta de responsabilidad. En la práctica, los empresarios han de manipular enormes cantidades de mercaderías de índole muy diversa sin estar en condiciones de poder evaluar su estado y su calidad. A tales empresarios les sería por ello difícil, si no imposible, probar que ellos o sus empleados, sus mandatarios o demás personas a cuyos servicios hayan recurrido, han adoptado todas las medidas razonables para evitar el hecho o sus consecuencias. Debe señalarse asimismo que los empresarios tienen a menudo dificultades en determinar por adelantado las medidas que habrían de adoptarse puesto que los documentos no revelan como es debido la índole concreta de cada una de las mercaderías. Sería, por lo demás, imposible esperar que los empresarios pudieran conocer datos suficientes acerca de todas las mercaderías que reciben y que han de manipular para poder adoptar en todos los casos medidas apropiadas. Cada rama de la industria tiene sus propias condiciones en materia de responsabilidad y esas condiciones reflejan la situación real que se da en cada una de esas ramas. Aunque el Gobierno de los Países Bajos está convencido de que las reglas uniformes enunciadas en el proyecto de Convención supondrían cierta mejora en algunas de las ramas de la industria de las terminales de transporte, esto no significa que la responsabilidad de una empresa dedicada a la carga y descarga de minerales o de un almacén de quesos deba ser aumentada en la misma medida que la responsabilidad de una importante terminal de contenedores en Rotterdam.

Por ello, el proyecto de Convención debería dejar al legislador nacional la posibilidad de aplicar el régimen de la Convención con arreglo a las circunstancias concretas aplicables a cada una de las ramas a que hemos aludido. Al Gobierno de los Países Bajos le gustaría presentar la siguiente propuesta:

"Artículo

Todo Estado podrá declarar en el momento de su firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que restringirá el ámbito de aplicación del régimen de la presente Convención a determinados tipos de empresarios de terminales."

Este artículo deberá insertarse a continuación del artículo 19.

Las observaciones siguientes que se hacen respecto de determinados artículos no constituyen la expresión final y definitiva del punto de vista del Gobierno de los Países Bajos. El Gobierno se reserva el derecho de proponer cambios adicionales en éstos y en otros artículos durante la conferencia diplomática que se celebrará durante el mes de abril de 1991 en Viena.

Artículo 1. Definiciones

Artículo 1, inciso a)

No parece clara la oración "Sin embargo, no se considerará empresario a una persona en tanto que resulte responsable de las mercaderías en virtud de la ley aplicable relativa al transporte". Esta oración no debiera tener por resultado que el porteador que haya quedado exonerado de su responsabilidad con arreglo, por ejemplo, a la cláusula prevista en las Reglas de La Haya-Visby y que no sea por ello responsable de las mercaderías con arreglo al régimen jurídico aplicable al transporte, sea tenido por responsable con arreglo al régimen de la responsabilidad aplicable a los empresarios de las terminales.

El Gobierno de los Países Bajos desearía proponer que se sustituyera esa oración por la siguiente:

"Sin embargo, no se considerará empresario a una persona a la que sea aplicable algún régimen jurídico relativo al transporte."

Artículo 1, inciso c)

Se dice que las reglas uniformes serán aplicables cuando las mercaderías sean objeto de una operación de transporte internacional. Debería indicarse claramente que éste será el caso siempre que en un mismo contrato de transporte el lugar de partida y el lugar de destino de las mercaderías estén situados en dos Estados diferentes. En su forma actual la definición pudiera significar que las reglas uniformes serían aplicables a mercaderías que hubieran sido transportadas con arreglo a un contrato de un lugar a otro en un mismo Estado para dejarlas allí almacenadas hasta que en virtud de otro contrato sean transportadas a otro país.

El Gobierno de los Países Bajos desearía proponer que se insertara en el inciso c) a continuación de "aparecen ubicados" las palabras "a tenor del contrato".

Artículo 1, inciso d)

Debería aclararse que la expresión "servicios relacionados con el transporte" significa la manipulación física de las mercaderías y no, por ejemplo la prestación de servicios financieros relativos a las mercaderías. En la práctica, los empresarios financian ya a menudo, en nuestros días, ciertos servicios relacionados con el transporte de mercaderías. En el futuro sería fácil que esos servicios sean considerados como servicios relacionados con el transporte. El Gobierno de los Países Bajos desearía, por ello, proponer que se sustituyera la definición de servicios relacionados con el transporte por la siguiente:

"d) Por 'servicios relacionados con el transporte' se entenderá la prestación de servicios que supongan la manipulación física de las mercaderías, como pudiera ser el almacenamiento, el depósito, la carga, la descarga, la estiba, el arrumaje, el entablado y la trinca."

Artículo 5. Fundamento de la responsabilidad

El proyecto de Convención no contiene ninguna disposición concreta relativa al daño consiguiente. El Grupo de Trabajo de la CNUDMI, que preparó el proyecto de Convención, juzgó que debía ser la ley nacional aplicable la que decidiera si ese tipo de daños estaba o no previsto en la Convención. El Gobierno de los Países Bajos está convencido de que se debería indicar claramente que su régimen no será aplicable al daño consiguiente. Por ello, su Gobierno desearía proponer que se añadiera un nuevo párrafo al artículo 5 que diría lo siguiente:

"5. La suma total recuperable será calculada con referencia al valor de esas mercaderías en el lugar y el momento en que con arreglo a lo previsto en el artículo 3 esas mercaderías hayan sido o debieran haber sido entregadas. El valor de las mercaderías será fijado con arreglo al precio de la lonja de comercio, o de no existir ese precio, según el precio actual del mercado, o de no existir un precio de la lonja de comercio o un precio actual del mercado, con referencia al valor normal de otras mercaderías de la misma clase y calidad."

Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de responsabilidad

La inclusión de empleados o mandatarios en el artículo 8 ha suscitado graves objeciones. Toda limitación es inherentemente injusta, pero se da por supuesto que para poder ejercer su profesión un empresario de terminal de transporte ha de poder evaluar los riesgos de la misma y asegurarse contra ellos. Los deseos expresados por los empresarios de limitar el alcance de su responsabilidad son por ello admisibles. Si esos límites fueran suprimidos, esas operaciones quedarían en una situación precaria e incierta. El concepto mismo de la limitación de la responsabilidad se convertirá en ilusorio si se previeran demasiados casos en los que esos límites no rigieran, ya que los empresarios de las terminales habrían de asegurarse contra la suma total de los daños posibles. En la práctica esto significaría a menudo que la responsabilidad estaría doblemente asegurada, ya que la parte interesada en las mercaderías tendrá, por lo general, a contratar un seguro de transporte para cubrir las mercaderías durante la operación de transporte en su totalidad.

La elevación del riesgo llevaría a una elevación proporcional de la prima que haya de abonar el empresario para asegurarse contra su responsabilidad al respecto, factor que se vería obligado a reflejar en su tarifa. Cabe suponer que ese aumento tal vez haga descender las primas del seguro de transporte, pero en la práctica rara vez sucede esto, ya que el derecho del asegurador del transporte de reclamar eventualmente una suma más elevada del asegurador de la responsabilidad del empresario no reducirá los costos del primero. El artículo 8 del proyecto de Convención prevé que el empresario no tendrá derecho a limitar su responsabilidad si el daño resultó de una acción o de una omisión del propio empresario o de sus empleados o mandatarios efectuada con intención de causar ese daño, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendría ese daño. Esta regla sería aplicable aun cuando esos empleados o mandatarios hubieren actuado fuera de los límites de sus condiciones de empleo. Por las razones anteriormente indicadas, el Gobierno de los Países Bajos opina que sólo debería ser posible sobrepasar los límites de la responsabilidad en casos excepcionales, para no restar sentido a esos límites. Sólo debería ser posible por ello sobrepasar esos límites en aquellos casos en los que el propio empresario haya actuado con intención de causar daño o con temeridad deliberada.

Respecto del párrafo 1 el Gobierno de los Países Bajos desearía proponer suprimir las palabras: "o de sus empleados o mandatarios", así como la palabra "propio" que antecede a empresario.

Artículo 22. Entrada en vigor

La principal razón para unificar el régimen de la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte es la de colmar las lagunas subsistentes en los regímenes de responsabilidad que dimanen de los convenios relativos al transporte internacional, por lo que la presente Convención debería entrar en vigor al depositarse el décimoquinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

Polonia

[Original: inglés]

1. El proyecto de Convención debería determinar claramente su finalidad. Esta se menciona indirectamente en el Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su 22° período de sesiones (A/44/17).

2. Se tendrá que definir con mayor precisión el concepto de empresario de terminal de transporte y el alcance de su responsabilidad.

3. Es importante para la comprensión del párrafo 1 del artículo 6 subrayar en el texto que la Convención se refiere al transporte por ferrocarril, o por ferrocarril y mar o vías de navegación interior.

4. Párrafo 4 del artículo 10. A fin de evitar innecesarias acciones de repetición relacionadas con la decisión del empresario con respecto a la venta de las mercaderías, el párrafo debería determinar con exactitud el tipo y número de esfuerzos razonables que deben hacerse para dar aviso de la venta, al dueño de las mercaderías, a la persona de quien las haya recibido y a la persona facultada para recibirlas de manos del empresario.

5. Artículo 12. A nuestro juicio, el párrafo 3 no es necesario si tenemos en cuenta el texto del párrafo 2.

Suecia*

[Original: inglés]

Observaciones generales

1. El Gobierno sueco celebra la labor llevada a cabo por el Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales y por la propia Comisión durante su 22° período de sesiones, y quisiera reiterar su apoyo general a la misma. El proyecto de Convención constituye una sólida base para las futuras negociaciones en la Conferencia Diplomática que se celebrará con el propósito de elaborar un régimen de responsabilidad para los empresarios de terminales de transporte y, por ello, cubre una laguna en la cadena de transporte. El Gobierno también mantiene su posición anterior en el sentido de que la Convención será la forma más adecuada de lograr la uniformidad en esta esfera del derecho de transporte.

Observaciones con respecto a determinados artículos

2. El Gobierno sueco quisiera remitirse a las observaciones que había presentado anteriormente, junto a la carta de fecha 30 de noviembre de 1988 [...]. Esas observaciones conciernen a los artículos 1, 2, 3, 5 y 6 del proyecto de Convención. También están comprendidas en la recopilación de las observaciones formuladas por los gobiernos y las organizaciones internacionales, que se presentó al 22° período

---

* Las observaciones que se han presentado no deben considerarse exhaustivas. El Gobierno sueco se reserva el derecho a presentar otras observaciones o propuestas durante la Conferencia Diplomática que se celebrará en abril.

de sesiones de la Comisión (A/CN.9/319). El Gobierno supone que no será necesario repetir ahora dichas observaciones, pues la Secretaría encontrará una forma adecuada de publicarlas como parte de la documentación previa al período de sesiones, para la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional.

[Las observaciones presentadas por Suecia al 22° período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, y publicadas en el documento titulado "Recopilación de las observaciones formuladas por los Gobiernos y las organizaciones internacionales sobre el proyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional" (A/CN.9/319), se reproducen a continuación, inmediatamente después del párrafo 9 de las observaciones que Suecia presenta a esta Conferencia de las Naciones Unidas.]

3. Como complemento a las observaciones ya presentadas y a la luz de las negociaciones que tuvieron lugar en el 22° período de sesiones, el Gobierno sueco desea añadir las siguientes observaciones para que las examine la Conferencia.

Artículo 6: Limitación de la responsabilidad

4. El presente proyecto de Convención no contiene ninguna norma que establezca la obligación del empresario de tomar y mantener un seguro para cubrir su responsabilidad en virtud de la Convención. El Gobierno ha expresado previamente su preocupación por esta laguna en la Convención.

5. Además, el proyecto de Convención no fija ningún límite máximo con respecto a la cuantía total (acumulada) de las reclamaciones que pudieran resultar de un accidente importante en una terminal, y con respecto al cual el empresario podría ser obligatoriamente responsable, con o sin derecho a limitar su responsabilidad frente a cada una de las reclamaciones.

6. En muchas de las principales terminales internacionales se almacenan o se manipulan enormes cantidades de mercaderías al mismo tiempo. Es posible que el valor de las mercaderías sea enorme y muy probable que no haya medios prácticos para determinar el valor total de las mercaderías que se manipulan en determinada ocasión.

7. Representantes de aseguradores suecos han señalado que hay poderosas razones para dudar si se podrá encontrar en el mercado de seguros de responsabilidad alguien que pueda cubrir esa responsabilidad ilimitada. A lo sumo, cabría esperar que el interés de los aseguradores de ofrecer un seguro de responsabilidad, habida cuenta de los grandes riesgos e incertidumbres que entran en juego en esta esfera, sería muy limitado -si lo hubierey que las primas del seguro serían muy elevadas cuando no prohibitivas. Podría resultarle imposible al empresario cubrir su responsabilidad con un seguro, quiera o no. En el caso de que estas preocupaciones resultaran fundadas, el valor del régimen propuesto sería, por cierto, muy limitado.

8. Con respecto a lo que antecede, la Conferencia, al parecer, tiene buenos motivos para reflexionar seriamente sobre la necesidad de complementar el actual artículo 6 con un límite máximo ("un límite global") a la responsabilidad del empresario, que no pueda superarse ni siquiera en caso de accidente o de catástrofe.

Artículo 10: Garantía real sobre las mercaderías

9. Durante el 22° período de sesiones se hizo una propuesta, que recibió el apoyo del Gobierno sueco, a fin de que el derecho de retención sobre las mercaderías correspondiente al empresario se extendiera a fin de que cubriera no solamente los costos y créditos devengados durante el período en que respondiese por ellas, sino también los relacionados con el período posterior a dicho período de responsabilidad (de conformidad con el artículo 3). El ejemplo que se dio en esa oportunidad fueron los gastos de almacenamiento que se acumulasen a partir de la fecha en que la persona facultada para recibir las mercaderías hubiese debido recogerlas. La Comisión aceptó la propuesta y la remitió al grupo de redacción (de acuerdo con el informe sobre la labor realizada en el 22° período de sesiones, párrafo 126). No obstante, el grupo de redacción pasó por alto esta decisión y no está reflejada en el presente proyecto de Convención. El Gobierno sueco reitera su apoyo a esa propuesta y recomienda que el proyecto de artículo 10, párrafo 1, se modifique en consecuencia.

[Las siguientes observaciones de Suecia se presentaron al 22° período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (Viena, 16 de mayo a 2 de junio de 1989). Las observaciones se publicaron en el documento ticulado "Recopilación de las observaciones formuladas por los gobiernos y las organizaciones internacionales sobre el proyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional" (A/CN.9/319), y se reproducen en el presente documento a pedido de Suecia (véase supra, párrafo 2 de las observaciones de Suecia para la presente Conferencia de las Naciones Unidas).]

Observaciones generales

El Gobierno sueco celebra la labor que ha llevado a cabo el Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales. El proyecto de Convención constituye una base sólida para nuevas negociaciones encaminadas a elaborar un régimen de responsabilidad aplicable a los empresarios de terminales de transporte.

El Gobierno sueco advierte -y quisiera subrayar- que el proyecto de Convención representa una conciliación de distintas opiniones y sistemas jurídicos. En consecuencia, las soluciones escogidas para los distintos problemas no reflejan necesariamente la posición que el Gobierno sueco hubiese preferido en primer lugar.

Pero es tan importante establecer un régimen de responsabilidad en esta esfera del derecho relativo al transporte y cubrir las lagunas existentes en la cadena de transporte que el proyecto podría, en términos generales, ser aceptado.

Con respecto a la forma del régimen propuesto, el Grupo de Trabajo ha recomendado una Convención. En las fases previas de las negociaciones celebradas en el Grupo de Trabajo, se había considerado también la posibilidad de una ley modelo.

Un factor importante que hay que considerar al elegir entre estas dos posibilidades, es el hecho de que las Reglas de Hamburgo y el Convenio Multimodal que, en gran medida, han servido de modelo para la Convención propuesta, aún no han entrado en vigor. Pero esto no debe ser el factor determinante de la elección. Tiene mayor importancia la aspiración de lograr la mayor uniformidad posible en esta esfera del derecho relativo al transporte.

El Gobierno sueco puede aceptar que ese régimen de responsabilidad se fije en la forma de una Convención. Para los Estados que no estén dispuestos a aceptar esta solución ni el carácter vinculante en el plano internacional de una Convención, la Convención propuesta podría servir de modelo para la legislación nacional. Esos Estados más tarde podrían decidir si ratificar o no la Convención. Esta también sería una forma de lograr la uniformidad.

Tras estas observaciones generales, el Gobierno sueco quisiera hacer algunas observaciones sobre determinados artículos de la Convención propuesta, teniendo presente, como ya se indicó, que constituyen soluciones de transacción, fruto de profundas reflexiones.

Observaciones respecto a determinados artículos

Artículo 1

a) Uno de los requisitos para considerar a una persona como empresario de una terminal de transporte es que se comprometa a hacerse cargo de las mercaderías, etc. Hay que aclarar el significado de la expresión "se hace cargo" para que no quede ninguna duda en qué situaciones el régimen resultará aplicable. ¿Para que se apliquen las normas, sería necesario, por ejemplo, que el empresario realice determinada actividad con respecto a la recepción de las mercaderías o bastaría que las mercaderías quedaran en el muelle en espera de ulteriores instrucciones con respecto a su destino, etc.?

b) La definición de "mercaderías" no es del todo clara en algunos puntos. Por ejemplo, ¿comprende los animales vivos y el traslado de muebles? (conforme al párrafo 4 del artículo 1 del CMR). Al parecer es necesario hacer algunas aclaraciones a este respecto.

e) y f) Las definiciones que contienen estos dos incisos excluyen la posibilidad de recurrir a las notificaciones y reclamaciones orales en varios proyectos de artículos de la Convención. El Gobierno sueco no es partidario de esta exclusión. Hubiese sido preferible estipular que las partes interesadas determinarían una forma de notificación adecuada, que utilizarían conforme a una buena práctica comercial a fin de proteger sus intereses. Además, al exigirse determinada forma, se crearía incertidumbre en aquellos ordenamientos jurídicos, como el sueco, en los que corresponde a los tribunales judiciales decidir acerca del valor de las pruebas que se les presenten, escritas, orales o mediante testimonio.

Artículo 2

Las normas se aplican solamente a las mercaderías objeto de transporte internacional. Cabe aducir que, por razones lógicas, no constituye la mejor solución. Podrían aplicarse distintas normas al mismo tipo de mercaderías que se encuentren en la terminal según su lugar de destino. De esa manera se causaría confusión y podría resultar que las "mercaderías nacionales" recibieran un trato menos cuidadoso que las dirigidas al exterior. No obstante, el Gobierno sueco no se opondrá a la solución propuesta.

Artículo 3

Con respecto al empleo de las palabras "las tome a su cargo" podrían formularse los mismos argumentos que en el artículo 1.

El período de responsabilidad por las mercaderías expira cuando el empresario las entregue o "las ponga a disposición" de la persona facultada para recibirlas. Parece que esta norma es muy estricta desde el punto de vista del cliente. Significa que el empresario no tiene que hacerse cargo de las mercaderías ni responde por ellas si no se retiran dentro del plazo convenido. Podría aducirse que la responsabilidad del empresario no debería extinguirse a menos que hubiese notificado al receptor instándole a que retire las mercaderías. Si la justificación de la disposición actual es evitar que se utilicen las terminales para depósitos prolongados, esa práctica podría contrarrestarse, por supuesto, aumentando las tarifas de depósito.

Artículo 5

El término "pérdida" en las primeras palabras del párrafo 1 "El empresario será responsable de los perjuicios producidos como resultado de la pérdida o el daño de las mercaderías", podría interpretarse, y en efecto ha sido interpretada, en el sentido de que incluye las pérdidas consecuenciales. Por esta razón se ha observado que con esa expresión el alcance de la responsabilidad de los empresarios resulta incierta. Pero probablemente en el Grupo de Trabajo se consideró que el hecho de que el demandante pudiese recuperar las pérdidas consecuenciales dependería de las normas del ordenamiento jurídico aplicable a cada caso concreto. Habida cuenta de que ese texto ha suscitado algunas dudas, podría resultar útil volver a examinar el párrafo.

Artículo 6

El Gobierno sueco puede apoyar el criterio escogido en el párrafo 1, que entraña una limitación por kilogramo y no -como opción- basada en el número de bultos o unidades de carga transportada. Con respecto a los argumentos a favor de esta solución, el Gobierno sueco se remite a los que figuran en el informe sobre la labor realizada en el décimo período de sesiones del Grupo de Trabajo, celebrado en Viena (A/CN.9/287, párrafo 34).

El Gobierno sueco, por el momento, quisiera reservar su posición con respecto a la sumas especificadas como límites. Pero subraya que esas sumas deberían ajustarse a otras sumas fijadas como límites en la esfera de la legislación relativa al transporte a fin de que sea posible entablar acciones de repetición sucesivamente entre los empresarios y los transportistas.

Además, parece importante observar que la decisión definitiva con respecto a dichas sumas dependerá, entre otras cosas, de las claúsulas de reserva que preparará la Comisión (conforme a los párrafos 45 y 96 del informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su 11° período de sesiones, A/CN.9/298).

Observaciones finales

A juicio del Gobierno sueco, hubiese sido preferible que el proyecto de Convención contuviera normas que impusieran al empresario la obligación de cubrir su responsabilidad con un seguro. Pero no han encontrado mucho eco en el Grupo de Trabajo las propuestas de introducir una obligación de esa índole. Desafortunadamente, el régimen de responsabilidad podría resultar poco eficaz en caso de que el empresario careciera de los recursos financieros para satisfacer las reclamaciones que se le presenten.

B. Organizaciones intergubernamentales

Organización de la Unidad Africana (OUA)

[Original: francés]

1. El párrafo 3 del artículo 5 contiene términos vagos que podrían dar lugar a controversias y plantear problemas de aplicación. En efecto, en lugar de "dentro de un plazo razonable" (dans un délai raisonable), convendría fijar el número de días, como se hace en otros artículos.

2. El párrafo 3 del artículo 18 estipula que "La presente Convención estará abierta a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios desde la fecha en que quede abierta a la firma".

Habría que introducir una ligera corrección a este texto de modo que dijera: "La presente Convención estará abierta a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios desde la fecha de su entrada en vigor".

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)

[Original: inglés]

1. El alcance de la responsabilidad que prevé el proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional es distinto al que prevé un protocolo sobre responsabilidad que está preparando el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), de conformidad con la resolución 3 de la Conferencia de Basilea, celebrada en marzo de 1989. Aunque el proyecto de Convención prevé la responsabilidad por la pérdida o el daño de las mercaderías o el retraso en la entrega, las disposiciones del proyecto del protocolo, que actualmente está preparando un grupo especial de trabajo convocado por el PNUMA, no prevén la responsabilidad por las mercaderías (desechos peligrosos) ni por el retraso en la entrega: prevén el daño resultante de los efectos peligrosos de esos desechos, por ejemplo, para la vida, el medio ambiente, los bienes, así como las lesiones que pueden ocasionar.

2. Debido a la diferencia de alcance entre estos dos instrumentos jurídicos, la atribución de la responsabilidad también es diferente. En el proyecto de Convención, la responsabilidad incumbe al empresario (como se define en el artículo 1). En cambio, en el proyecto de protocolo que se examina en el PNUMA, la responsabilidad se atribuye a la persona que genere los desechos, y una posible responsabilidad residual a la persona que los elimine, debidamente autorizadas para recibirlos, de conformidad con el Convenio de Basilea.

3. Debido a las diferencias en el alcance como en la atribución de la responsabilidad, las demás disposiciones de estos instrumentos jurídicos, que se han establecido sobre la base de estas disposiciones, son diferentes entre sí. En este contexto, el proyecto de Convención y el proyecto de protocolo al Convenio de Basilea no se contradicen ni se superponen.

4. No obstante, las obligaciones enunciadas en el artículo 9 del proyecto de Convención, en las normas especiales relativas a las mercaderías peligrosas, deberían tener en cuenta las obligaciones enunciadas en el Convenio de Basilea.

5. El artículo 9 del proyecto de Convención permite la manipulación por el empresario de mercaderías peligrosas que no estén marcadas, etiquetadas, embaladas ni documentadas conforme a las normas o reglamentos relativos a mercaderías peligrosas, incluso sin el conocimiento del empresario de la naturaleza de las mercaderías que manipula. Debido a la falta de esa información, eso es, al desconocimiento del empresario de la naturaleza de las mercaderías, el proyecto de Convención, en el párrafo a) del artículo 9, le autoriza a adoptar todas las precausiones que exijan las circunstancias del caso, inclusive destruir las mercaderías cuando constituyan un peligro para el medio ambiente.

6. Bajo esas circunstancias, parecería que el artículo 9 del proyecto de Convención no está en consonancia con las disposiciones del párrafo 7 del artículo 4 del Convenio de Basilea cuyo texto es el siguiente:

"Además, toda parte:

a) Prohibirá a todas las personas sometidas a su jurisdicción nacional el transporte o la eliminación de desechos peligrosos y otros desechos, a menos que esas personas estén autorizadas o habilitadas para realizar ese tipo de operaciones;

b) Exigirá que los desechos peligrosos y otros desechos que sean objeto de un movimiento transfronterizo se embalen, etiqueten y transporten de conformidad con los reglamentos y normas internacionales generalmente aceptados y reconocidos en materia de embalaje, etiquetado y transporte y teniendo debidamente en cuenta los usos internacionalmente admitidos al respecto;

c) Exigirá que los desechos peligrosos y otros desechos vayan acompañados de un documento sobre el movimiento desde el punto en que se inicie el movimiento transfronterizo hasta el punto en que se eliminen los desechos."

C. Organizaciones no gubernamentales

Unión Internacional de Transportes por Carretera

[Original: francés]

Preámbulo

"Las Partes contratantes, habiendo reconocido la conveniencia de regular de manera uniforme los derechos y obligaciones de los empresarios de las terminales de transporte internacional de mercaderías, sobre todo en lo que concierne al documento que se emite y a su responsabilidad, tienen el convencimiento de lo siguiente:"

Artículo 1

Definiciones

a) En lugar de la expresión: "en una zona bajo su control o a la que tenga derecho de acceso o de uso", ¿no sería preferible definir el término "terminal" de la siguiente manera?: "lugar donde se encuentran las mercaderías bajo la guarda del empresario"

Nuevo inciso b): El término: "persona" designa tanto a las personas físicas como a las jurídicas.

b) Sustituir la palabra: "elemento" por "equipo" de transporte.

Artículo 2

Ambito de aplicación

En los incisos b) y c) debería añadirse: "prestados por un empresario".

El párrafo 3 debería suprimirse.

Artículo 3

El empresario será responsable de las mercaderías objeto de transporte internacional desde el momento en que las tome a su cargo y hasta el momento en que las entregue.

Artículo 4

Emisión del documento

1. Es importante que el empresario emita un documento donde acuse recibo de las mercaderías, pues debe identificarlas con anticipación (procedencia nacional o internacional) y verificar su estado. No debería admitirse la exención de la obligación de emitir ese documento (párrafo 2 del artículo 4) para evitar controversias posteriores.

Inciso a): ¡Sin verificación por parte del empresario!

2. Sustituir la palabra "medio" por "modo" de transporte.

Artículo 5

Fundamento de la responsabilidad

1. "El empresario será responsable de la pérdida total o parcial o del daño que se produzca entre el momento en que tome a su cargo las mercaderías y el momento en que las entregue, así como del retraso en la entrega. Quedará liberado de esta responsabilidad si prueba que él mismo, sus empleados o demás personas a cuyos servicios recurra para prestar los servicios relacionados con el transporte adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho perjudicial."

2. "Cuando no se hayan adoptado las medidas previstas en el párrafo 1 y este incumplimiento ..."

3. "Hay retraso en la entrega cuando el empresario no haya entregado las mercaderías dentro del plazo convenido o, de no mediar acuerdo al respecto, dentro de un plazo de 30 días después de que se reciba una solicitud de entrega de las mercaderías."

4. "Se considerarán perdidas las mercaderías que el empresario no haya entregado a la expiración del plazo de 30 días siguientes a la fecha convenida o, de no mediar acuerdo al respecto, dentro del plazo de 30 días siguientes a la expiración del plazo correspondiente a la solicitud de entrega de las mercaderías."

Artículo 6

Limitación de la responsabilidad

Para calcular la indemnización en caso de pérdida o daño de las mismas mercaderías no se deberían fijar distintos límites de responsabilidad según el modo de transporte de que se trate, pues de esa manera se crea una desigualdad en el régimen jurídico aplicable, sino según el valor que tengan las mercaderías en el momento y el lugar en que el empresario las tome a su cargo.

Este valor debe determinarse según la cotización en bolsa o según el precio corriente en el mercado o, a falta de ambos, según el valor corriente de mercaderías del mismo tipo y calidad. No obstante, la indemnización debida por el empresario no deberá ser inferior ni superior a aquella que, en su caso, deba pagar el cliente a su comitente.

Si se mantiene el texto actual del proyecto de Convención habría que, en pro de la equidad, tener también en cuenta las mercaderías transportadas en contenedores especiales por ferrocarril y carretera y por transbordo rodado.

Se propone añadir el párrafo siguiente:

c) "Si las mercaderías han sido objeto de un transporte combinado por ferrocarril-carretera o de transbordo rodado, la responsabilidad del empresario por el perjuicio resultante de la pérdida o el daño en las mercaderías, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 5, se limitará al importe que se deba pagar al cliente del transportista."

Artículo 10

Garantía real sobre las mercaderías

Las garantía sobre las mercaderías que reconoce al empresario el artículo 10, no tiene su contrapartida a fin de que se garantice también la responsabilidad del empresario frente al transportista.

¿No será necesario prever en un nuevo artículo un sistema de caución o de seguro obligatorio por parte del empresario análogo al que ha sido previsto en el artículo 13 de la Convención sobre la responsabilidad civil por daños causados en el curso del transporte de mercaderías peligrosas por carretera, ferrocarril y vías de navegación interior (CRTD), del 10 de octubre de 1989?

Artículo 12

Prescripción de las acciones

El párrafo 4 del artículo 12 debería suprimirse.

Documento A/CONF.152/7/Add.2

[Original: inglés]
[27 de marzo de 1991]

INDICE

		Página
I.	INTRODUCCION	51
II.	RECOPILACION DE LAS OBSERVACIONES Y PROPUESTAS	51
	A. Gobiernos	
	Afganistán	51
	China	52
	B. Organizaciones no gubernamentales	
	Consejo Ejecutivo del Comité Marítimo Internacional (Comité Marítimo Internacional (CMI)	53

I. INTRODUCCION

La presente adición 2 al documento A/CONF.152/7 contiene las observaciones y propuestas que han presentado algunos gobiernos y organizaciones internacionales con respecto al proyecto de Convención sobre la reponsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional entre el 6 y el 22 de marzo de 1991. Durante ese período se recibieron observaciones y propuestas de dos Gobiernos y una organización internacional, a saber:

Gobiernos: Afganistán, China

Organizaciones no gubernamentales: Consejo Ejecutivo del Comité Marítimo Internacional (Comité Maritime International (CMI))

II. RECOPILACION DE LAS OBSERVACIONES Y PROPUESTAS

A. Gobiernos

Afganistán

[Original: inglés]

Tras haber estudiado con interés el proyecto, las autoridades del Gobierno afgano desean formular las siguientes observaciones. Como se sabe el Afganistán es un país sin litoral y uno de los países menos adelantados, y el derecho de tránsito y acceso a los cursos de agua constituye la primera prioridad para los países sin litoral. La mejor prueba de ello la ofrecen las numerosas resoluciones de la Asamblea General sobre las medidas de tránsito para los países sin litoral adoptadas en los últimos dos decenios.

Teniendo en cuenta las resoluciones pertinentes de la Asamblea General de las Naciones Unidas así como el espíritu de la Conferencia de París sobre los países menos adelantados y los países sin litoral, la República del Afganistán propone la siguiente adición al proyecto de Convención que se examinará durante la Conferencia de Viena:

Es el deseo de la República del Afganistán que se conceda un tipo de preferencia a las exportaciones e importaciones de los países sin litoral que pasan por las terminales internacionales de transporte, y que se imponga a los empresarios de las terminales internacionales de transporte la obligación de reconocerles una situación preferencial. De esta manera se ayudará a los países sin litoral a que eviten las dificultades existentes a este respecto.

China

[Original: chino]

El Gobierno chino aprecia los esfuerzos realizados y los progresos alcanzados por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional en la elaboración de normas uniformes sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales internacionales de transporte.

Consideramos que una Convención sobre este tema es tan conveniente como viable. Esa Convención facilitaría la armonización de las leyes y prácticas en esta esfera en varios países y regiones, y de esa manera cubriría una laguna que han dejado los instrumentos internacionales existentes; al mismo tiempo, las disposiciones sobre los derechos y obligaciones de los empresarios de terminales, tal como están enunciadas en el proyecto de Convención son en principio exigibles.

Estimamos que el proyecto de Convención ofrece una base para el debate en la Conferencia Diplomática que se celebrará próximamente en Viena.

El Gobierno chino enviará a esa Conferencia una delegación que hará nuevos esfuerzos por que se termine y apruebe el proyecto de Convención.

Además de las observaciones generales que acabamos de formular, el Gobierno chino desea proponer las siguientes modificaciones a determinadas disposiciones del proyecto:

I. Título de la Convención:

Debería modificarse el título de la Convención a fin de que dijera "Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el transporte internacional de mercaderías".

Motivos:

1. La expresión "terminales de transporte en el transporte internacional de mercaderías" tiene un ámbito de aplicación más amplio que la expresión "terminales de transporte en el comercio internacional" y, por lo tanto, facilita la aplicación de la Convención al transporte de mercaderías que no sean comerciales (por ejemplo, transporte de mercaderías a efectos de ayuda, donación o exposición, o suministros para las misiones diplomáticas, etc.). Además, en el 22° período de sesiones de la CNUDMI, durante los debates sobre el artículo 1 del proyecto de Convención, la mayoría de los países consideró que el término "mercaderías" utilizado en el proyecto de Convención se refería también a las mercaderías no comerciales que se acaban de mencionar.

2. El título modificado está más de acuerdo con la finalidad de la Convención, a saber, cubrir la laguna dejada por los instrumentos internacionales existentes relativos al transporte de mercaderías -dado que la mayoría de los regímenes de responsabilidad que rigen el transporte están formulados en convenciones, resulta más adecuado cubrir la laguna dejada por esos instrumentos mediante una convención 1/.

II. El prefacio debe indicar con claridad su finalidad legislativa, que debería incluir, por lo menos, los siguientes elementos:

1) Un nuevo orden económico internacional;

2) El principio de igualdad y beneficio mutuo; y

3) La promoción de la uniformidad de las leyes.

El texto de ese prefacio podría seguir el modelo del prefacio de la Convención de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías.

III. En el incico a) del párrafo 1 del artículo 4, después de la expresión "identifiquen las mercaderías", se propone añadir: "y se indique su estado y cantidad en la medida en que puedan determinarse por medios de verificación razonables". Otra posibilidad sería eliminar la frase correspondiente del inciso b) y redactar un texto común aplicable a ambos incisos, a) y b).

Motivo: una estipulación de ese tipo se requiere tanto en el inciso a) como en el b). Aunque en el inciso a) el documento es presentado por el cliente, la firma del empresario significará que confirma el contenido del documento y que también, en alguna medida, se hace responsable del mismo.

IV. En el inciso a) del artículo 9, después de la palabra "precauciones", sería mejor añadir las palabras "y medidas correctivas", a fin de que el párrafo comience con la frase "Adoptar todas las precauciones y medidas correctivas que exijan las circunstancias del caso".

1/ Véase Documentos Oficiales de la Asamblea General, cuadragésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/44/17), capítulo II, sección C.

Motivos: al considerar las obligaciones, derechos e intereses de un empresario que manipula mercaderías peligrosas, no se puede pensar solamente en las precauciones que ha tomado (aunque este punto es muy importante), también se deben tener en cuenta todas las medidas que haya adoptado, incluidas las medidas correctivas adoptadas después de que los peligros se concretaron. A fin de que el empresario pueda controlar o reducir de manera más eficaz tanto las pérdidas en las mercaderías peligrosas como las pérdidas ocasionadas en otras mercaderías, debe estar facultado a adoptar medidas para eliminar un peligro que ya se ha materializado y exigir una indemnización razonable por las pérdidas resultantes.

B. Organizaciones no gubernamentales

Consejo Ejecutivo del Comité Marítimo Internacional (Comité Maritime International (CMI))

[Original: inglés]

1. Observaciones generales

El CMI se interesó desde el principio en el proyecto que figura en el documento CMI Doc. 1975 II, págs. 94-114, donde el Profesor Ramberg presentó el asunto al CMI ("Liability of Sea Terminals--some preliminary thoughts"). Aunque, como consta en el informe del grupo de trabajo constituido por el UNIDROIT para estudiar el asunto, el CMI preferiría normas modelo a las normas obligatorias de una convención internacional, estima que una convención puede resultar una alternativa viable a las normas modelo siempre que se introduzcan enmiendas al artículo 13 del presente proyecto en el que se establecen restricciones importantes a las estipulaciones contractuales que se aparten de las disposiciones de la Convención (véase infra).

2. Aplicabilidad de la Convención

Siempre es difícil determinar con anticipación si una convención internacional de carácter obligatorio tendrá éxito. Es innecesario decir que es mucho más difícil inducir a los Estados a ratificar instrumentos obligatorios que textos no obligatorios . El éxito de los convenios internacionales relativos al transporte de mercaderías se explica por las dificultades para poder prever y, de esa manera, evaluar la distribución de los riesgos pertinentes cuando las mercaderías se desplazan de un país a otro. Por ello el objetivo de unificar la ley reviste particular importancia. No obstante, la presente Convención se refiere a una actividad interna y, en consecuencia, el incentivo para establecer un instrumento internacional no es tan evidente. Además, será necesario trazar una distinción clara entre esa actividad interna con respecto al almacenamiento y a los servicios accesorios a los que la Convención debe aplicarse y otras actividades internas en la misma esfera a las que la Convención no debe aplicarse. En consecuencia, se plantean algunos problemas especiales para delimitar correctamente el ámbito de aplicación de la Convención. Si éstos no se resuelven de manera satisfactoria será muy difícil garantizar el éxito de la misma.

El CMI no considera que el actual método para aclarar "el elemento internacional", que da lugar a la aplicación de las normas obligatorias, resulte satisfactorio. No siempre es posible "marcar" mercaderías como "objeto de transporte internacional" cuando el empresario no está interesado para nada en el transporte sino sólo en el almacenamiento y la manipulación de las mercaderías antes o después de ese transporte (párrafo 1 del art. 2). Esto, por cierto, no fue pasado en absoluto por alto por el grupo de trabajo del UNIDROIT y explica por qué se prefieren las normas modelo a una convención internacional de carácter obligatorio. A fin de asegurar la correcta aplicabilidad de la Convención se requiere otro método que la referencia a "mercaderías objeto de transporte internacional". Cabe observar que las mercaderías no son "objeto" de ningún tipo de transporte antes de que éste haya comenzado y los servicios del empresario en el país en el que se expiden hayan terminado.

No se plantearían las mismas dificultades con respecto a la importación de mercaderías dado que éstas, por lo menos, podrían considerarse como mercaderías que han sido objeto de transporte internacional. Pero evidentemente surgirán dificultades con respecto a la exportación de mercaderías, pues el empresario de la terminal de transporte generalmente ni siquiera conocerá el destino de las mercaderías en el momento en que celebre el contrato de servicios. Además, con respecto a la importación de mercaderías, el "elemento internacional" desaparecería en los casos en que el empresario retuviera las mercaderías después de la importación en espera de las instrucciones relativas a la continuación del almacenamiento nacional o de su transporte sucesivo, según sea el caso. Por estos motivos, el CMI propone que el artículo 13 se modifique de modo que las disposiciones de la Convención sólo adquieran carácter obligatorio cuando el empresario haya optado en virtud de la Convención por ese tipo de contrato. Un criterio de esa índole, a juicio del CMI, aumentaría las probabilidades de éxito de la Convención y, de esa manera, fomentaría la uniformidad de la legislación mucho mejor que si la aplicabilidad obligatoria de la Convención dependiera de criterios imprecisos, tales como el ser "objeto de transporte internacional".

3. Documentos e intercambio electrónico de datos

Cabe esperar que dentro de la esfera del transporte y del almacenamiento, pronto serán sustituidas las prácticas documentarias por el intercambio electrónico de datos (EDI) (véase por ejemplo, las "Incoterms 1990" revisadas). A fin de dar cuenta de esta evolución no es suficiente estipular que el documento, o la firma en el documento, podrá emitirse "en cualquier forma" (párrafo 3 del art. 4) o

"por ... medios electrónicos" (párrafo 4 del art. 4). El artículo 4 debe establecer que el documento puede ser sustituido por un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente (conforme a la cláusula A 8 de las "Incoterms 1990").

4. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad (artículo 8)

Ha sido un objetivo primordial elaborar las disposiciones de la Convención de manera que fueran compatibles con los instrumentos internacionales que rigen cualquier transporte precedente o sucesivo de las mercaderías. De esta manera se facilitarían a los interesados la evaluación previa de su riesgo y también se simplificarían las acciones de repetición interpuestas por los transportistas contra los empresarios de las terminales de transporte. No obstante, a este respecto, el artículo 8 constituye una importante, y por consiguiente inaceptable, excepción a los principios que rigen el transporte marítimo de mercaderías y el transporte multimodal. Conforme a las Reglas de Hamburgo de 1978 y al Convenio sobre el Transporte Multimodal de 1980, el transportista no pierde su derecho a limitar su responsabilidad salvo que se le pueda imputar una conducta culpable a alguien que actúe en la esfera administrativa de la empresa. Por consiguiente, es necesario suprimir las palabras "o de sus empleados o mandatarios", que figuran después de la frase "el propio empresario", en el artículo 8 tal como está redactado.

El CMI es consciente del hecho de que el artículo 8, a este respecto, reproduce el principio del CMR relativo al transporte internacional por carretera. Pero con respecto a ese tipo de transporte, el transportista normalmente coincide con el empresario de la terminal de transporte y, en consecuencia, la Convención en la práctica regirá principalmente las mercaderías objeto de transporte marítimo y de transporte multimodal. Por este motivo, a juicio del CMI es indispensable que este importante artículo sea compatible con las normas correspondientes que figuran en las Reglas de Hamburgo y el Convenio sobre el Transporte Multimodal.

El CMI expresa su satisfacción por la importante tarea cumplida hasta ahora y la esperanza de que la Convención se materialice en la forma sugerida antes, y de esa manera contribuya a una unificación más eficaz del derecho en esta importante materia.

E. INFORME DE LA PRIMERA COMISION

Documento A/CONF.152/9

[Original: inglés]
[18 de abril de 1991]

I. INTRODUCCION

A. Presentación del informe

1. La Conferencia, en su tercera sesión plenaria, encomendó a la Primera Comisión el examen de los artículos 1 a 16 y 20 del proyecto de convenio sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional (A/CONF.152/5).

2. El presente documento contiene el informe de la Primera Comisión a la Conferencia sobre su examen de los proyectos de artículo que se habían remitido y de otras propuestas presentadas a la Primera Comisión en el curso de sus debates.

B. Elección de la Mesa

3. En su tercera sesión plenaria, celebrada el 3 de abril de 1991, la Conferencia eligió por unanimidad al Sr. Jean Paul Beraudo (Francia) como Presidente de la Primera Comisión. El 5 de abril de 1991, en la sexta sesión de la Primera Comisión, el Sr. Mahmoud Soliman (Egipto) fue elegido como Vicepresidente de la Primera Comisión y el Sr. Abbas Safarian Nematabad (República Islámica del Irán) como Relator.

C. Sesiones, organización de los trabajos y estructura del presente informe

i) Sesiones

4. La Primera Comisión celebró 18 sesiones, entre el 3 de abril y el 16 de abril de 1991.

ii) Organización de los trabajos

5. En su primera sesión, celebrada el 3 de abril de 1991, la Primera Comisión aprobó el programa provisional que figura en el documento A/CONF.152/C.1/L.1.

6. La Primera Comisión procedió básicamente a examinar artículo por artículo el proyecto que se había sometido a su consideración y las enmiendas presentadas a ese proyecto por los representantes en el curso de la Conferencia. Se examinaron los artículos en el siguiente orden: artículo 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 2, 13, 14, 20. Tras el examen inicial por la Primera Comisión de cada artículo y de las enmiendas correspondientes, y a reserva de las decisiones relativas a esas enmiendas, el artículo era remitido al Comité de Redacción. Tras examinar el informe presentado a la Primera Comisión por el Comité de Redacción sobre los artículos que se habían remitido al Comité, la Primera Comisión remitió al Pleno los artículos por ella examinados.

iii) Plan del presente informe

7. En el presente informe se describe la labor realizada por la Primera Comisión respecto de cada uno de los artículos sometidos a su consideración, conforme al siguiente esquema:

a) Texto del proyecto de artículo preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI);

b) Textos de las enmiendas, de haberlas, con una breve descripción de las medidas adoptadas al respecto;

c) Actuaciones de la Primera Comisión, subdivididas como sigue:

i) Sesiones

ii) Examen del artículo.

II. EXAMEN POR LA PRIMERA COMISION DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

Artículo 1

A. Texto de la CNUDMI

8. El texto elaborado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 1

Definiciones

En la presente Convención:

a) Por "empresario de terminal de transporte" (que en adelante se denominará "empresario") se entiende toda persona que actuando en el ejercicio de su profesión toma a su cargo mercaderías objeto de transporte internacional, a fin de prestar o de hacer prestar servicios relacionados con el transporte de esas mercaderías en una zona bajo su control o a la que tenga derecho de acceso o de uso. Sin embargo, no se considerará empresario a una persona en tanto que resulte responsable de las mercaderías en virtud de la ley aplicable relativa al transporte;

b) Cuando las mercaderías se agrupen en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término "mercaderías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje, siempre que no haya sido suministrado por el empresario;

c) Por "transporte internacional" se entiende todo transporte respecto del cual, en el momento en que el empresario se hace cargo de las mercaderías, el lugar de partida y el lugar de destino aparecen ubicados en dos Estados diferentes;

d) La expresión "servicios relacionados con el transporte" comprende servicios tales como el almacenamiento, el depósito, la carga, la descarga, la estiba, el arrumaje, el entablado y la trinca;

e) Por "aviso" se entiende todo aviso dado en una forma por la que quede constancia de la información que contenga;

f) Por "solicitud" se entiende toda solicitud hecha en una forma por la que quede constancia de la información que contenga."

B. Enmiendas

9. Presentaron enmiendas al artículo 1 Alemania (A/CONF.152/C.1/L.6), el Japón (A/CONF.152/C.1/L.19), los Países Bajos (A/CONF.152/C.1/L.23), los Estados Unidos de América (A/CONF.152/C.1/L.4; A/CONF.152/C.1/L.5), Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.29; A/CONF.152/C.1/61), Suecia (A/CONF.152/C.1/L.28), el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (A/CONF.152/C.1/L.37), el Grupo de Trabajo especial (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1) y Australia (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1).

10. Las enmiendas eran las siguientes:

Apartado a)

a) Alemania (A/CONF.152/C.1/L.6, párrafo 1):

Modificar la primera frase del apartado a) para que diga lo siguiente:

"Por 'empresario de terminal de transporte' se entiende toda persona que, en el ejercicio de su profesión, se obliga a tomar bajo su custodia o a manipular mercaderías que son objeto de un transporte internacional a fin de prestar o de hacer prestar servicios relacionados con el transporte concernientes a esas mercaderías en una zona que está bajo su control o sobre la que tiene un derecho de acceso."

[Retirada: véase párrafo 12, infra.]

b) Japón (A/CONF.152/C.1/L.19):

Modificar la segunda frase del apartado a) para que diga lo siguiente:

"Sin embargo, no se considerará empresario a una persona que sea responsable de las mercaderías como porteador o empresario de transporte multimodal de conformidad con las normas jurídicas aplicables al transporte;"

[Rechazada: véase Examen, párrafo 14, infra;
Presentada de nuevo y rechazada: véase párrafo 17, infra.]

c) Países Bajos (A/CONF.152/C.1/L.23):

Sustituir la segunda frase del apartado a) por la siguiente:

"Sin embargo, no se la considerará empresario cuando le sean aplicables las normas jurídicas relativas al transporte."

[Retirada: véase párrafo 15, infra.]

d) Alemania (A/CONF.152/C.1/L.6, párrafo 2):

Modificar la segunda frase del apartado a) para que diga lo siguiente:

"Sin embargo, no se considerará empresario a la persona que sea responsable de las mercaderías de conformidad con las normas jurídicas aplicables al transporte o a los servicios de transitario."

[Retirada: véase párrafo 15, infra.]

e) Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.29):

Modificar la primera frase del apartado a) para que diga lo siguiente:

"Por 'empresario de terminal de transporte' (que en adelante se denominará 'empresario') se entiende toda persona que, actuando en el ejercicio de su profesión, se compromete a tomar a su cargo mercaderías objeto de transporte internacional, a fin de prestar o de hacer prestar servicios relacionados con el transporte de esas mercaderías en una zona bajo su control o en una zona a la que tenga derecho de acceso o de uso, siempre que pueda ejercer un control efectivo sobre las mercaderías."

[No examinada por la Primera Comisión: véase párrafo 16, infra.]

f) Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.61):

En el apartado a) del artículo 1 sustitúyanse las palabras "bajo su control o a la que tenga derecho de acceso o de uso" por "en la que tiene la posibilidad de ejercer un control efectivo".

[Rechazada: véase párrafo 17, infra.]

Apartado b)

Estados Unidos (A/CONF.152/C.1/L.4):

Añadir el texto siguiente al apartado b) para que diga lo siguiente:

"Cuando las mercaderías se agrupen en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término 'mercaderías' comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje, si no ha sido suministrado por el empresario; no se definen como mercaderías los contenedores vacíos que se encuentran en un patio de almacenamiento de contenedores vacíos;"

[Retirada: véase párrafo 18, infra.]

Apartado c)

a) Alemania (A/CONF.152/C.1/L.6, párrafo 3):

Modificar el apartado c) para que diga lo siguiente:

"Por 'transporte internacional' se entiende todo transporte respecto del cual consta, al tomar el empresario las mercaderías bajo su custodia o al tomarlas a su cargo para su manipulación, que el lugar de partida y el lugar de destino se encuentran en dos Estados diferentes;"

[Retirada: véase párrafo 19, infra.]

b) Países Bajos (A/CONF.152/C.1/L.23):

Añadir, después de las palabras "del cual", las palabras "a tenor del contrato de transporte", para que el apartado c) diga lo siguiente:

"Por 'transporte internacional' se entiende todo transporte respecto del cual, a tenor del contrato de transporte, en el momento en que el empresario se hace cargo de las mercaderías, el lugar de partida y el lugar de destino aparecen ubicados en dos Estados diferentes;"

[Retirada: véase párrafo 19, infra.]

Nueva frase

Alemania (A/CONF.152/C.1/L.6, párrafo 4):

Añadir la siguiente nueva frase en un lugar adecuado del artículo 1:

"Si las mercaderías van acompañadas de un documento de transporte internacional del que tiene conocimiento el empresario, se considerará que esas mercaderías son objeto de transporte internacional; si las mercaderías van acompañadas de un documento de transporte nacional del que tiene conocimiento el empresario, se considerará que esas mercaderías no son objeto de transporte internacional."

[Rechazada tal como había sido enmendada verbalmente: véase párrafo 20, infra.]

Apartado d)

Países Bajos (A/CONF.152/C.1/L.23):
Sustituir el apartado d) por el siguiente:

"d) Por 'servicios relacionados con el transporte' se entienden los servicios que entrañan la manipulación física de las mercaderías como el almacenamiento, el depósito, la carga, la descarga, la estiba, el arrumaje, el entablado y el trincado."

[Rechazada: véase párrafo 21, infra.]

Nuevos apartados

a) Estados Unidos (A/CONF.152/C.1/L.5):

Añadir como nuevo apartado del artículo 1 el texto siguiente:

"La expresión 'por escrito' comprende la escritura por medios electrónicos."

[Retirada: véase párrafo 23, infra.]

b) Suecia (A/CONF.152/C.1/L.28):

Añadir como nuevo apartado del artículo 1 el texto siguiente:

"Por 'porteador' se entiende toda persona que ejecuta o hace ejecutar un contrato de transporte, incluidos sus empleados, agentes u otras personas contratadas por él para la ejecución del contrato de transporte."

[Presentada al Grupo de Trabajo ad hoc: véase párrafo 24, infra.]

c) Grupo de Trabajo ad hoc (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1):

Añadir como nuevo apartado del artículo 1 el texto siguiente:

"Por 'porteador' se entiende la persona que es porteador en virtud de un convenio internacional o de la ley nacional aplicable que rigen el transporte de mercaderías."

[Rechazada: véase párrafo 25, infra.]

d) Australia (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1):

Añadir como nuevo apartado del artículo 1 el texto siguiente:

"Por 'porteador' se entiende la persona que es porteador en virtud de un convenio internacional sobre el transporte de mercaderías o de una ley nacional por la que se da efecto a ese convenio o que [se basa en] [se deriva de] él y regula la misma materia, pero no el intermediario no porteador a menos que comparta todos los derechos y obligaciones correspondientes del porteador en virtud de ese convenio o de esa ley nacional."

[Rechazada: véase párrafo 25, infra.]

e) Reino Unido (A/CONF.152/C.1/L.37):

Añadir como nuevo apartado del artículo 1 el texto siguiente:

"Por 'persona' se entiende todo individuo o sociedad, o entidad de derecho público o privado, ya esté o no constituida en compañía, inclusive un Estado o cualquiera de sus subdivisiones políticas."

[Rechazada: véase párrafo 26, infra.]

C. Actuaciones de la Primera Comisión

i) Sesiones

11. La Primera Comisión examinó el artículo 1 en sus sesiones primera, segunda, tercera, quinta, séptima, 11a., 15a. y 16a., celebradas el 3, 4, 6, 8, 10 y 12 de abril de 1991, respectivamente.

ii) Examen

Apartado a)

12. En la primera sesión, fue retirada la enmienda propuesta por Alemania (A/CONF.152/C.1/L.6, párrafo 1).

13. En la segunda sesión, Alemania presentó verbalmente una propuesta de modificación de la segunda frase del apartado a) en la forma siguiente:

"Sin embargo, no se considerará empresario a una persona que sea porteador."

14. La enmienda propuesta fue aprobada por 15 votos contra 3 y remitida al Comité de Redacción. La aprobación de esta enmienda implicó el rechazo de la enmienda propuesta por el Japón (A/CONF.152/C.1/L.19; véase, también, el párrafo 17, infra.)

15. En la segunda sesión, fueron retiradas las enmiendas propuestas por los Países Bajos (A/CONF.152/C.1/L.23) y Alemania (A/CONF.152/C.1/L.6, párrafo 2).

16. La enmienda propuesta por Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.29), que fue presentada después de que la Primera Comisión había aprobado el apartado a), no fue examinada por la Comisión, ya que una moción presentada de conformidad con el artículo 33 del reglamento de la Conferencia para que se examinara de nuevo el apartado a) no obtuvo la mayoría de dos tercios, al haber sido rechazada en la tercera sesión por 16 votos a favor, 12 en contra y 6 abstenciones.

17. En la 15a. sesión, una moción que se presentó para que se examinara de nuevo el apartado a) fue aprobada por 16 votos a favor, 6 en contra y 10 abstenciones. Tras el nuevo examen del apartado a) en la 16a. sesión, fue rechazada la enmienda propuesta por Bélgica (A/CONF.152/C.2/L.61) por 11 votos a favor, 11 en contra y 6 abstenciones; se volvió a presentar la enmienda propuesta por el Japón (A/CONF.152/C.1/L.19) y fue rechazada por 8 votos a favor, 8 en contra y 12 abstenciones. Se presentó verbalmente una propuesta de que se anulara la decisión de modificar la segunda frase del apartado a) (véanse los párrafos 13 y 14, supra), y que la segunda frase tuviese el texto del proyecto de la CNUDMI, esto es, "Sin embargo, no se considerará empresario a una persona en tanto que resulte responsable de las mercaderías en virtud de la ley aplicable relativa al transporte". La propuesta fue aprobada por 12 votos a favor, 8 en contra y 8 abstenciones.

Apartado b)

18. En la segunda sesión, fue retirada la enmienda propuesta por los Estados Unidos (A/CONF.152/C.1/L.4).

Apartado c)

19. En la segunda sesión, fue retirada la enmienda propuesta por Alemania (A/CONF.152/C.1/L.6, párrafo 3) por haber retirado ese país una propuesta anterior (A/CONF.152/C.1/L.6, párrafo 1) (véase el párrafo 12 supra). La enmienda propuesta por los Países Bajos (A/CONF.152/C.1/L.23) fue retirada.

Nueva frase

20. En la segunda sesión, la nueva frase propuesta por Alemania para añadirla en un lugar adecuado del artículo 1 (A/CONF.152/C.1/L.6, párrafo 4) fue enmendada verbalmente en la siguiente forma:

> "Si las mercaderías van acompañadas de un documento de transporte internacional del que tiene conocimiento el empresario se establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que esas mercaderías son objeto de transporte internacional."

La propuesta enmendada fue rechazada por 5 votos a favor, 25 en contra y 1 abstención.

Apartado d)

21. En la tercera sesión, la enmienda propuesta por los Países Bajos (A/CONF.152/C.1/L.23) fue rechazada por 11 votos contra 3 y 3 abstenciones.

Apartados e) y f)

22. En la tercera sesión, Alemania propuso verbalmente la supresión de los apartados e) y f). La propuesta fue rechazada por 6 votos a favor, 18 en contra y 3 abstenciones.

Nuevos apartados

23. En la tercera sesión, fue retirada la enmienda propuesta por los Estados Unidos (A/CONF.152/C.1/L.5). Se solicitó al Comité de Redacción que tuviese en cuenta esa propuesta asegurándose de que la escritura por medios electrónicos quedara comprendida en las disposiciones de la Convención relativas a escritos, solicitudes y avisos.

24. La enmienda propuesta por Suecia (A/CONF.152/C.1/L.28) fue remitida a un Grupo de Trabajo ad hoc. Se pidió al Grupo de Trabajo que examinara si era necesario incluir una definición de "porteador" y, en caso afirmativo, que formulara la definición.

25. En la 15a. sesión, la Comisión decidió que no debía incorporarse al artículo 1 una definición de "porteador". La votación fue la siguiente: 8 votos a favor de añadir una definición de "porteador", 17 votos en contra y 6 abstenciones. En consecuencia, las propuestas del Grupo de Trabajo ad hoc (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1) y de Australia (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1) fueron rechazadas.

26. En la séptima sesión, se aplazó el examen de la enmienda propuesta por el Reino Unido (A/CONF.152/C.1/L.37) hasta que la Comisión examinase el artículo 4. En la 11a. sesión, la enmienda fue rechazada por 24 votos contra 5 y 4 abstenciones.

27. El texto del artículo 1 preparado por la CNUDMI fue aprobado y remitido al Comité de Redacción.

Nuevo artículo

28. El Reino Unido presentó una propuesta (A/CONF.152/C.1/L.31) para incluir en un lugar adecuado de la Convención el nuevo artículo siguiente:

> "Notificación de que las mercaderías son objeto de comercio internacional
>
> 1) Todo porteador u otra persona que tenga un interés en las mercaderías puede proporcionar al empresario un aviso en que conste que las mercaderías son objeto de comercio internacional.
>
> 2) El acuse de recibo escrito por el empresario del aviso previsto en el párrafo 1 del presente artículo, establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que las disposiciones del Convenio se aplicarán a las mercaderías una vez que el empresario las tome a su cargo."

29. Posteriormente, el Reino Unido sustituyó esa propuesta por una propuesta destinada a modificar el artículo 4 (A/CONF.152/C.1/L.43), en la que se procuró incorporar los aspectos básicos de la propuesta que se sustituyó. El texto de la propuesta de modificación del artículo 4, junto con una descripción de la forma en que se trató en la Primera Comisión, figura más adelante en la sección relativa al artículo 4 (véanse los párrafos 40 y 42, infra).

Artículo 3

A. Texto de la CNUDMI

30. El texto preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 3

Período de responsabilidad

El empresario será responsable de las mercaderías desde el momento en que las tome a su cargo hasta que las entregue a la persona facultada para recibirlas o las ponga a su disposición."

B. Enmiendas

31. Presentaron enmiendas al artículo 3 Alemania (A/CONF.152/C.1/L.9), Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.33), Finlandia (A/CONF.152/C.1/L.36), México (A/CONF.152/C.1/L.34) y el Reino Unido (A/CONF.152/C.1/L.38).

32. Las enmiendas eran las siguientes:

a) Alemania (A/CONF.152/C.1/L.9):

Reformular el artículo 3 como sigue:

"El empresario será responsable de las mercancías desde el momento en que las haya tomado bajo su custodia o las haya tomado a su cargo para su manipulación hasta el momento en que las haya puesto en poder o a disposición de la persona facultada para recibirlas."

[Retirada: véase párrafo 34, infra.]

b) Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.33):

Reformular el artículo 3 como sigue:

"El empresario será responsable de las mercaderías desde el momento en que las tome a su cargo hasta que las entregue a la persona facultada para recibirlas, siempre que esa persona las reciba dentro de un plazo de 30 días o dentro del plazo estipulado en el contrato, o hasta el momento en el que las ponga a disposición de esa persona."

[Rechazada: véase párrafo 34, infra.]

c) Finlandia (A/CONF.152/C.1/L.36):

Añadir al final del artículo 3 el texto siguiente:

[Variante 1] "y dé aviso de ello a esa persona".

[Variante 2] "y que esa persona haya recibido aviso de ello".

[La variante 1 fue retirada; la variante 2 fue rechazada con las enmiendas propuestas oralmente: véase párrafo 35, infra.]

d) México (A/CONF.152/C.1/L.34):

Agregar un nuevo párrafo 2 que diga:

"2. [Salvo que no haya habido negligencia por su parte] cuando el empresario esté obligado a hacerse cargo de las mercancías, el período de su responsabilidad comenzará en el momento en que las mercancías son puestas a su disposición."

[Corregida (en la versión inglesa) y retirada: véase párrafo 36, infra.]

e) Reino Unido (A/CONF.152/C.1/L.38):

Sustituir el texto del artículo 3 por el siguiente:

"El empresario será responsable de las mercaderías desde el momento en que el porteador u otra persona las ponga [exclusivamente] a su cargo hasta que el empresario las entregue al porteador o a otra persona facultada para recogerlas."

[Retirada: véase párrafo 37, infra.]

C. Actuaciones de la Primera Comisión

i) Sesiones

33. La Primera Comisión examinó el artículo 3 en sus sesiones cuarta y séptima celebradas los días 4 y 8 de abril de 1991.

ii) Examen

34. En la cuarta sesión, la enmienda propuesta por Alemania (A/CONF.152/C.1/L.9) fue retirada como consecuencia del retiro de la enmienda propuesta por ese mismo país al inciso a) del artículo 1 (A/CONF.152/C.1/L.6, párrs. 1 y 3; véanse los párrafos 12 y 19, supra). La enmienda propuesta por Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.33) fue rechazada por 3 votos a favor, 26 en contra y 1 abstención.

35. Con respecto a las variantes de enmienda propuestas por Finlandia (A/CONF.152/C.1/L.36), la variante 1 fue retirada. La variante 2 fue enmendada verbalmente por el Reino Unido a fin de que dijera lo siguiente: "y haya dado o haya hecho esfuerzos razonables para dar aviso previo de ello a esa persona", y fue rechazada por 8 votos a favor, 22 en contra y 3 abstenciones.

36. La enmienda propuesta por México (A/CONF.152/C.1/L.34) fue corregida, en su versión inglesa, sustituyendo al final de la enmienda las palabras "delivered to him" por las palabras "placed at his disposal". La enmienda propuesta fue retirada.

37. En la séptima sesión, la enmienda propuesta por el Reino Unido (A/CONF.152/C.1/L.38) fue retirada. El texto del artículo 3 presentado por la CNUDMI fue aprobado y remitido al Comité de Redacción.

Artículo 4

A. Texto de la CNUDMI

38. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 4

Emisión del documento

1. El empresario podrá, y a solicitud del cliente deberá, en un plazo razonable, y a su elección, ya sea:

a) Acusar recibo de las mercaderías firmando y fechando un documento presentado por el cliente en el que se identifiquen las mercaderías, o

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

2. Si el empresario no actúa conforme a lo dispuesto en los incisos a) o b) del párrafo 1, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha recibido las mercaderías en buen estado aparente. Esta presunción no se aplicará cuando los servicios prestados por el empresario se limiten al traslado inmediato de las mercaderías de un medio de transporte a otro.

3. El documento al que se refiere el inciso b) del párrafo 1 podrá emitirse en cualquier forma por la que quede constancia de la información que contenga.

4. La firma en el documento al que se refiere el párrafo 1 podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, expresada en símbolos o inscrita por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se firme el documento."

B. Enmiendas

39. Presentaron enmiendas al artículo 4 el Reino Unido (A/CONF.152/C.1/L.43), el Japón (A/CONF.152/C.1/L.26), México (A/CONF.152/C.1/L.35) y los Estados Unidos (A/CONF.152/C.1/L.10).

40. Las enmiendas eran las siguientes:

Artículo 4 en su totalidad

Reino Unido (A/CONF.152/C.1/L.43):

Modificar el artículo 4 como sigue:

"1. El transportista u otro titular de un interés sobre las mercaderías puestas bajo la custodia del empresario podrá solicitar a éste:

a) que confirme la designación de las mercaderías;

b) que anuncie su recepción, y

c) que reconozca que las mercaderías son objeto de un transporte internacional.

2. Al recibir una solicitud formulada a tenor de lo dispuesto en el párrafo 1, el empresario, deberá, en un plazo razonable:

a) bien anunciar la recepción de las mercaderías y reconocer que éstas son objeto de un transporte internacional, firmando y fechando el documento que le presente el cliente en el que se designen las mercaderías y se indique que son objeto de un transporte internacional; o

b) bien emitir un documento firmado en el que se designen las mercaderías, se anuncie su recepción, con expresión de la fecha en que fueron recibidas, se indique que son objeto de un transporte internacional y se haga constar su estado y cantidad en la medida en que puedan determinarse por medios de verificación razonables.

3. El empresario podrá emitir un documento firmado y fechado en la forma establecida en el apartado b) del párrafo 2 sin haber recibido una solicitud especial formulada a tenor del párrafo 1.

4. El documento firmado y fechado conforme a lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 se considerará como una confirmación absoluta de que las disposiciones de la presente Convención se aplican a las mercaderías designadas en el documento.

5. Se presumirá que el empresario que reciba una solicitud formulada a tenor del párrafo 1 y no actúe conforme a lo dispuesto en los apartados a) o b) del párrafo 2 ha recibido las mercaderías en buen estado, a menos que pruebe lo contrario. Esta presunción no se aplicará cuando los servicios prestados por el empresario se limiten al transbordo directo de las mercaderías de un medio de transporte a otro.

6. [texto del párrafo 3 del artículo 4, A/CONF.152/5, tal como fue aprobado por la Comisión]

7. [texto del párrafo 4 del artículo 4, A/CONF.152/5, tal como fue aprobado por la Comisión]"

[Rechazado: véase párrafo 42, infra.]

Nuevo párrafo 1 bis

Japón (A/CONF.152/C.1/L.26):

Insertar en el artículo 4 el siguiente nuevo párrafo 1 bis:

"Cualquier solicitud del cliente en virtud del párrafo anterior deberá presentarse dentro de un plazo razonable después de la recepción de las mercaderías."

[Retirado: véase párrafo 43, infra.]

Párrafo 3

México (A/CONF.152/C.1/L.35):

Agregar al texto del párrafo 3 del proyecto de la CNUDMI la frase siguiente:

"El documento puede ser sustituido por un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente."

[Retirado: véase párrafo 45, infra.]

Párrafo 4

Estados Unidos (A/CONF.152/C.1/L.10):

Sustituir el párrafo 4 del proyecto de la CNUDMI por el texto siguiente:

"4. El término "firma" al que se refiere el párrafo 1 designa la firma manuscrita, su facsímile o una autenticación equivalente efectuada por otros medios."

[Aprobado: véase párrafo 46, infra.]

C. Actuaciones de la Primera Comisión

i) Sesiones

41. La Primera Comisión examinó el artículo 4 en sus sesiones quinta, sexta, séptima y 11a. celebradas en los días 5, 8 y 10 de abril de 1991.

ii) Examen

Artículo 4 en su totalidad

42. En la 11a. sesión, se rechazó la enmienda propuesta por el Reino Unido (A/CONF.152/C.1/L.43) por 24 votos contra 5 y 4 abstenciones.

Nuevo párrafo 1 bis

43. En la quinta sesión se retiró la enmienda propuesta por el Japón (A/CONF.152/C.1/L.26).

Párrafo 2

44. En la sexta sesión, se aprobó el párrafo 2 por 17 votos contra 7 y 9 abstenciones.

Párrafo 3

45. En la quinta sesión se retiró la enmienda propuesta por México (A/CONF.152/C.1/L.35). Italia presentó una propuesta verbal para que el texto de la CNUDMI correspondiente al párrafo 3 se modificara de modo que hiciera referencia al párrafo 1, en lugar de hacerlo únicamente al inciso b) del párrafo 1. La propuesta fue aprobada. Italia presentó también una propuesta verbal para que se añadiera la siguiente frase después del texto de la CNUDMI correspondiente al párrafo 3: "Cuando el cliente y el empresario hayan convenido en comunicarse electrónicamente, los documentos a que se refiere el párrafo 1 podrán ser sustituidos por mensajes de intercambio electrónico de datos equivalentes." La enmienda fue aprobada por 14 votos contra 12 y 6 abstenciones. Se pidió al Comité de Redacción que asegurara que la norma expresada en la segunda frase del párrafo 3, tal como había sido enmendada, fuese distinta de la norma expresada en la primera frase y no la modificara.

Párrafo 4

46. En la séptima sesión, México presentó una propuesta verbal para que el texto del párrafo 4 fuese sustituido por el texto del apartado k) del artículo 5 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagarés Internacionales. La enmienda propuesta por los Estados Unidos (A/CONF.152/C.1/L.10) fue aprobada, quedando tal aprobación sujeta a que el Comité de Redacción la ajustara al texto del apartado k) del artículo 5 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagarés Internacionales. El texto del artículo 4 presentado por la CNUDMI fue aprobado con las enmiendas en los párrafos 2, 3 y 4, indicadas supra, y remitido al Comité de Redacción.

Artículo 5

A. Texto de la CNUDMI

47. El texto preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 5

Fundamento de la responsabilidad

1. El empresario será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo durante el período en que sea responsable de las mercaderías conforme al artículo 3, a menos que pruebe que él, sus empleados, sus mandatarios o demás personas a cuyos servicios recurra para prestar los servicios relacionados con el transporte adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Cuando el incumplimiento del deber de adoptar las medidas mencionadas en el párrafo 1 por parte del empresario, sus empleados, sus mandatarios o demás personas a cuyos servicios recurra para prestar los servicios relacionados con el transporte concurra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso, el empresario será responsable únicamente en la medida en que los perjuicios que resulten de la pérdida, el daño o el retraso puedan atribuirse a ese incumplimiento, a condición de que el empresario pruebe el importe de los perjuicios no imputables a dicho incumplimiento.

3. Hay retraso en la entrega de las mercaderías cuando el empresario no las haya entregado a una persona facultada para recibirlas o no las haya puesto a su disposición dentro del plazo expresamente convenido o, de no mediar acuerdo al respecto, dentro de un plazo razonable después de que se reciba una solicitud de entrega de las mercaderías emanada de esa persona.

4. Si el empresario no entrega las mercaderías a una persona facultada para recibirlas, o no las pone a su disposición, en los 30 días consecutivos a la fecha expresamente convenida o, de no mediar acuerdo al respecto, en los 30 días consecutivos a la fecha en que reciba de esa persona una solicitud de entrega de las mercaderías, la persona con derecho a formular una reclamación por la pérdida de las mercaderías podrá considerarlas como perdidas."

B. Enmiendas

48. Presentaron enmiendas al artículo 5 Alemania (A/CONF.152/C.1/L.11), España (A/CONF.152/C.1/L.20), Egipto (A/CONF.152/C.1/L.42), los Países Bajos (A/CONF.152/C.1/L.24), Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.39) y Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.49).

49. Las enmiendas eran las siguientes:

Nuevo párrafo 1 bis

Alemania (A/CONF.152/C.1/L.11):

Añadir a continuación del párrafo 1 un nuevo párrafo 1 bis:

"Si, cuando se produzca el hecho, el cliente u otras personas que actúen por cuenta de éste han obtenido acceso a la zona mencionada en el apartado a) del artículo 1 para inspeccionar, tratar o manipular las mercancías, corresponderá al demandante probar que el empresario, sus empleados, agentes u otras personas a cuyos servicios recurra para la prestación de los servicios relacionados con el transporte no han adoptado todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias."

[Rechazada en la forma enmendada: véase párrafo 51 infra.]

Párrafo 2

a) España (A/CONF.152/C.1/L.20):

Colocar el párrafo 2 al final del artículo 5.

[Remitida al Comité de Redacción: véase párrafo 52 infra.]

b) Egipto (A/CONF.152/C.1/L.42):

Suprimir las palabras "a condición de que el empresario pruebe el importe de los perjuicios no imputables a dicho incumplimiento".

[Rechazada: véase párrafo 52 infra.]

Nuevo párrafo 5

a) Países Bajos (A/CONF.152/C.1/L.24):

Añadir el nuevo párrafo 5 siguiente:

"El importe total exigible se calculará tomando como referencia el valor de las mercaderías en el lugar y en el momento en que se entregan, o deberían haberse entregado, a la persona facultada para recibirlas. El valor de las mercaderías se determinará de acuerdo con su cotización en bolsa o, de no haber dicha cotización, según el precio corriente en el mercado, y, en caso de que no exista ninguno de dichos precios, por referencia al valor normal de mercaderías del mismo tipo y calidad."

[Retirada: véase párrafo 54 infra.]

b) Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.39):

Añadir el nuevo párrafo 5 siguiente:

"No obstante, el empresario no asumirá la responsabilidad por las mercaderías si la persona facultada para recibirlas no ha solicitado su envío en un plazo razonable después de que el empresario le haya notificado que estaban a su disposición."

[Rechazada véase párrafo 54 infra.]

c) Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.49):

Añadir al artículo 5 el nuevo párrafo siguiente:

"El empresario quedará exonerado de responsabilidad por pérdidas o daños cuya causa no pueda imputársele, como casos fortuitos o de fuerza mayor, vicios propios u ocultos de la mercadería, negligencia del depositante (transportista o cargador) indicaciones falsas sobre pesos y marcaje de los bultos, o la naturaleza de la mercadería."

[No examinada: véase párrafo 54 infra.]

C. Actuaciones de la Primera Comisión

i) Sesiones

50. La Primera Comisión examinó el artículo 5 en sus sesiones séptima y octava, celebradas el 8 de abril de 1991.

ii) Examen

Nuevo párrafo 1 bis

51. En la séptima sesión, la enmienda propuesta por Alemania (A/CONF.152/C.1/L.11) fue modificada añadiendo las palabras "no supervisado", de modo que las primeras palabras del nuevo texto propuesto fueran las siguientes: "Si, cuando se produzca el hecho, el cliente u otras personas que actúen por cuenta de éste han obtenido acceso no supervisado a la zona mencionada en el apartado a) del artículo 1 ...". El nuevo párrafo con la enmienda introducida fue propuesto conjuntamente por Alemania y Australia. El nuevo párrafo propuesto fue rechazado por 27 votos contra 4 y 4 abstenciones.

Párrafo 2

52. En la séptima sesión, se consideró que la enmienda propuesta por España (A/CONF.152/C.1/L.20) era una cuestión de forma y fue remitida al Comité de Redacción. La enmienda propuesta por Egipto (A/CONF.152/C.1/L.42) fue rechazada por 7 votos a favor, 20 en contra y 7 abstenciones.

53. En la octava sesión, Marruecos presentó una propuesta verbal a fin de que el texto del párrafo 2 se hiciera concordar con el del párrafo 7 del artículo 5 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978, en particular sustituyendo las palabras "incumplimiento del deber" por las palabras "culpa o negligencia". Al carecer de apoyo suficiente, la enmienda propuesta quedó rechazada.

Nuevo párrafo 5

54. En la séptima sesión, fue retirada la enmienda propuesta por los Países Bajos (A/CONF.152/C.1/L.24). En la octava sesión, la enmienda propuesta por Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.39) fue rechazada por 17 votos en contra, 13 a favor y 4 abstenciones. La enmienda propuesta por Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.49) no fue presentada a la Comisión y no fue por ello examinada. El texto del artículo 5 presentado por la CNUDMI fue aprobado y remitido al Comité de Redacción.

Artículo 6

A. Texto de la CNUDMI

55. El texto preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 6

Limitación de la responsabilidad

1. a) La responsabilidad que, en virtud del artículo 5, le incumba al empresario por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías se limitará a una suma que no exceda de [8,33] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas;

b) No obstante, si las mercaderías se entregan al empresario inmediatamente después de su transporte por mar o por vías de navegación interior, o si el empresario las entrega o las ha de entregar para que sean transportadas de dicho modo, la responsabilidad que le incumba, en virtud del artículo 5, por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías se limitará a una suma que no exceda de [2,75] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas. A los efectos del presente párrafo, el transporte por mar o por vías de navegación interior incluye la recogida y la entrega dentro de un puerto.

2. La responsabilidad que, en virtud del artículo 5, le incumba al empresario por el retraso en la entrega de las mercaderías se limitará a una suma equivalente a dos veces y media la remuneración que deba pagarse al empresario por sus servicios con respecto a las mercaderías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total de la remuneración debida al empresario por la remesa de la que formen parte esas mercaderías.

3. La responsabilidad acumulada del empresario por los conceptos enunciados en los párrafos 1 y 2 no excederá en ningún caso del límite que resultaría aplicable con arreglo al párrafo 1 en el supuesto de pérdida total de las mercaderías con respecto a las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

4. El empresario podrá aceptar límites de la responsabilidad superiores a los previstos en los párrafos 1, 2 y 3."

B. Enmiendas

56. Presentaron enmiendas al artículo 6 Alemania (A/CONF./152/C.1/L.12), el Japón (A/CONF.152/C.1/L.27), Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.51) y Yugoslavia (A/CONF.152/C.1/L.45).

57. Las enmiendas eran las siguientes:

Párrafo 1

a) Alemania (A/CONF.152/C.1/L.12, párr. 1):

Suprimir el inciso b) del párrafo 1.

[Rechazada: véase párrafo 59, infra.]

b) Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.51):

En el inciso b), sustituir la cifra "2,75" por "2,5".

[Rechazada: véase párrafo 60, infra.]

c) Alemania (A/CONF.152/C.1/L.12, párr. 2):

Sustituir el párrafo 1 por el texto siguiente:

"La responsabilidad del operador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma que no exceda de [...] unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o [...] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor."

[Rechazada: Véase párrafo 61, infra]

d) Japón (A/CONF.152/C.1/L.27):

Añadir el siguiente nuevo inciso c):

"Sin embargo, cuando la pérdida o el daño en una parte de las mercaderías afecte el valor de otra parte de las mercaderías, para determinar la limitación de la responsabilidad se tendrá en cuenta el peso total de las mercaderías perdidas o dañadas y de las mercaderías cuyo valor ha sido afectado."

[Aprobada: véase párrafo 62, infra.]

Nuevo párrafo 1 bis

Alemania (A/CONF.152/C.1/L.12, párr. 3):

Añadir el siguiente nuevo párrafo 1 bis:

"1 bis) Para determinar, a los efectos del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:

a) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte o embalaje análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que según el documento previsto en el párrafo 1 del artículo 4, esté contenido en ese elemento de transporte o embalaje se considerará, salvo prueba en contrario, como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte o embalaje se considerarán como una unidad de carga transportada.

b) En los casos en que se haya perdido o dañado el contenedor, la paleta o el elemento análogo de transporte o embalaje, ese elemento será considerado, si no es de propiedad del operador o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada."

[Rechazada: véase párrafo 63, infra.]

Párrafo 4

Yugoslavia (A/CONF.152/C.1/L.45):

Añadir al párrafo 4 una segunda frase con el texto siguiente:

"Los límites de responsabilidad superiores que haya aceptado el empresario se aplicarán también a sus empleados o mandatarios o a las demás personas a que recurra el empresario para prestar los servicios relacionados con el transporte."

[Rechazada: véase párrafo 64, infra.]

C. Actuaciones de la Primera Comisión

i) Sesiones

58. La Primera Comisión examinó el artículo 6 en sus sesiones octava, novena y décima, celebradas los días 8 y 9 de abril.

ii) Examen

Párrafo 1

59. En la octava sesión, la propuesta de Alemania (A/CONF.152/C.1/L.12, párr. 1) fue rechazada por 27 votos contra 4 y 4 abstenciones.

60. En la novena sesión, la enmienda propuesta por Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.51) fue rechazada por 8 votos a favor, 13 en contra y 4 abstenciones. Se presentó una propuesta oral a efectos de que las sumas correspondientes a los límites de responsabilidad fueran superiores a las indicadas entre corchetes en el párrafo 1 del texto preparado por la CNUDMI. La propuesta fue rechazada por 8 votos a favor, 19 en contra y 4 abstenciones. Por consiguiente, quedaron aprobadas las cifras incluidas en el párrafo 1 del texto preparado por la CNUDMI y se suprimieron los corchetes.

61. En la décima sesión, Alemania declaró que, habida cuenta de que se había rechazado su propuesta de que se suprimiera el inciso b) (A/CONF.152/C.1/L.12, párr. 1) (véase párrafo 59 supra), su propuesta de que se añadiera al texto del párrafo 1, como base para calcular los límites de responsabilidad, una referencia al número de unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada (A/CONF.152/C.1/L.12, párr. 2) se aplicaba tanto al inciso a) como al inciso b) del párrafo 1. La propuesta fue rechazada por 14 votos a favor, 19 en contra y 4 abstenciones.

62. En la octava sesión, la enmienda propuesta por el Japón (A/CONF.152/C.1/L.27) fue aprobada por 12 votos a favor, 7 en contra y 15 abstenciones.

Nuevo párrafo 1 bis

63. Al rechazarse la propuesta de Alemania de añadir al texto del párrafo 1, como base para calcular los límites de responsabilidad, una referencia al número de unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada (A/CONF.152/C.1/L.12, párr. 2) (véase párrafo 7 supra), quedó también rechazada la propuesta de Alemania de añadir un nuevo párrafo 1 bis al artículo 6 (A/CONF.152/C.1/L.12, párr. 3).

Párrafo 4

64. En la novena sesión, se sometió a votación indicativa la enmienda propuesta por Yugoslavia (A/CONF.152/C.1/L.45) y dado el escaso apoyo que recibió la enmienda, ésta quedó rechazada. Se presentó una propuesta oral con el fin de establecer en la Convención una norma expresa que estipulara si los límites de responsabilidad superiores que aceptase el empresario de común acuerdo con su cliente se aplicarían también a los empleados o mandatarios del empresario. Dieciséis Estados estuvieron a favor de que se estableciera una norma en el sentido de que los límites de responsabilidad superiores que hubiera aceptado el empresario se aplicarían también a sus empleados y mandatarios; 15 Estados se mostraron partidarios de establecer una norma a efecto de que los límites de responsabilidad superiores que hubiera aceptado el empresario no se aplicaran a sus empleados y mandatarios; 4 Estados se abstuvieron. El resultado de la votación no se consideró lo suficientemente definitivo como para establecer una norma expresa; por consiguiente, se mantuvo sin modificaciones el texto del párrafo 4, preparado por la CNUDMI. El texto del artículo 6 de la CNUDMI fue aprobado con la enmienda propuesta por el Japón (A/CONF.152/C.1/L.27; véase párrafo 62 supra) y remitido al Comité de Redacción.

Nuevo artículo 6 bis

65. En la décima sesión, Alemania presentó una propuesta (A/CONF.152/C.1/L.13) para incluir después del artículo 6 el nuevo artículo 6 bis siguiente:

> "La responsabilidad acumulada del empresario resultante de todas las reclamaciones nacidas de un solo hecho no excederá en ningún caso de 10 millones de unidades de cuenta. Si la responsabilidad acumulada excede de 10 millones de unidades de cuenta, el importe pagadero por el empresario se distribuirá entre los reclamantes a prorrata de sus respectivas reclamaciones."

66. En la décima sesión, Alemania enmendó oralmente la primera frase del nuevo artículo propuesto, que se sustituirá por la siguiente:

> "La responsabilidad acumulada del empresario resultante de todas las reclamaciones nacidas de un solo hecho no excederá de [....] unidades de cuenta."

67. Esta frase se sometió a votación separada, y fue rechazada por 18 votos contra 9 a favor y 8 abstenciones. Como consecuencia del rechazo de esta frase, la propuesta en su totalidad quedó también rechazada.

Artículo 7

A. Texto de la CNUDMI

68. El texto del artículo 7 preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 7

Aplicación a reclamaciones extracontractuales

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

2. Si esa acción se ejercita contra un empleado o mandatario del empresario, o contra otra persona a cuyos servicios éste recurra para prestar los servicios relacionados con el transporte, ese empleado o mandatario o esa persona, si prueba que ha actuado en el desempeño ordinario de sus funciones, podrá acogerse a las mismas excepciones y límites de la responsabilidad que el empresario pueda invocar en virtud de la presente Convención.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, la cuantía total de las sumas exigibles al empresario y a cualquier empleado o mandatario o a una de las personas mencionadas en el párrafo anterior no excederá de los límites de la responsabilidad previstos en la presente Convención."

B. Enmienda

69. Los Estados Unidos presentaron una enmienda al artículo 7 (A/CONF.152/C.1/L.14).

70. La enmienda era la siguiente:

Añádase al párrafo 3 del artículo 7 la siguiente oración:

"Esa responsabilidad acumulada no será afectada en caso de que el empresario acepte límites de la responsabilidad superiores en virtud del párrafo 4 del artículo 6."

[Retirada: véase párrafo 72 infra.]

C. Actuaciones de la Primera Comisión

i) Sesiones

71. La Primera Comisión examinó el artículo 7 en su 11a. sesión, celebrada el 10 de abril de 1991.

ii) Examen

72. En la 11a. sesión, la enmienda de los Estados Unidos (A/CONF.152/C.1/L.14) fue retirada. El texto del artículo 7 de la CNUDMI fue aprobado y remitido al Comité de Redacción.

Artículo 8

A. Texto de la CNUDMI

73. El texto del artículo preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 8

Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

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

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

B. Enmiendas

74. Presentaron enmiendas al artículo 8 los Países Bajos (A/CONF.152/C.1/L.25) y Alemania (A/CONF.152/C.1/L.3).

75. Esas enmiendas fueron las siguientes:

a) Países Bajos (A/CONF.152/C.1/L.25):

En el párrafo 1 suprímanse las palabras "propio" y "o de sus empleados o mandatarios".

[Rechazada: véase párrafo 77 infra.]

b) Alemania (A/CONF.152/C.1/L.3):

a) En el párrafo 1 suprímanse las palabras "o de sus empleados o agentes".

[Retirada: véase párrafo 77 infra.]

b) De no ser aceptada esa enmienda, añádase la siguiente disposición al final del párrafo 1:

"...; a menos que, en el caso de tal acción u omisión de un empleado o agente se pruebe también que ese empleado o agente [actuó] [actuaba] en el desempeño ordinario de sus funciones."

[Rechazada: véase párrafo 77 infra.]

C. Actuaciones de la Primera Comisión

i) Reuniones

76. La Primera Comisión examinó el artículo 8 en su 11a. sesión, celebrada el 10 de abril de 1991.

ii) Examen

77. En la 11a. sesión, la enmienda propuesta por los Países Bajos (A/CONF.152/C.1/L.25) fue rechazada por 21 votos contra 8 y 4 abstenciones. Al ser rechazada esa enmienda, se retiró la enmienda propuesta por Alemania de suprimir las palabras "o de sus empleados o agentes" en el párrafo 1 (A/CONF.152/C.1/L.3). La enmienda propuesta por Alemania a fin de añadir una disposición al final del párrafo 1 (A/CONF.152/C.1/L.3) fue rechazada por 22 votos contra 10 y 3 abstenciones. El texto del artículo 8 formulado por la CNUDMI quedó aprobado y se remitió al Comité de Redacción.

Artículo 9

A. Texto de la CNUMDI

78. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 9

Normas especiales relativas a las mercaderías peligrosas

Si se entregan a un empresario mercaderías peligrosas que no están marcadas, etiquetadas, embaladas o documentadas conforme a las normas o reglamentos relativos a mercaderías peligrosas aplicables en el país donde se entreguen las mercaderías y si, en el momento en que se le entregan esas mercaderías, el empresario no tiene por otro conducto conocimiento de su naturaleza peligrosa, tendrá derecho a:

a) Adoptar todas las precauciones que exijan las circunstancias del caso inclusive, cuando las mercaderías constituyan un peligro inminente para personas o bienes, destruir las mercaderías, transformarlas en inofensivas o deshacerse de ellas por otros medios lícitos sin que haya lugar al pago de una indemnización por el daño o la destrucción de las mercaderías que ocasione la adopción de esas precauciones; y

b) Ser reembolsado de todos los gastos que ocasione al empresario adoptar las medidas a que se hace referencia en el inciso a) por la persona que no cumplió con la obligación de informarle sobre la naturaleza peligrosa de las mercaderías impuesta en esas normas o en esos reglamentos."

B. Enmiendas

79. Presentaron enmiendas al artículo 9 Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.40), Finlandia (A/CONF.152/C.1/L.55), España (A/CONF.152/C.1/L.21), y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (presentación de la propuesta apoyada por Suecia) (A/CONF.152/C.1/L.50).

80. Las enmiendas eran las siguientes:

a) Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.40):

Suprimir del primer párrafo las siguientes palabras:

"y si, en el momento en que se le entregan esas mercaderías, el empresario no tiene por otro conducto conocimiento de su naturaleza peligrosa."

[Rechazada: véase párrafo 82, infra.]

b) Finlandia (A/CONF.152/C.1/L.55):

Antes de la primera frase del párrafo 1 insertar el texto siguiente:

"Cuando se pongan mercancías peligrosas en poder del empresario, se le deberá informar del carácter peligroso de aquéllas y, en caso necesario, de las precauciones que deban adoptarse."

[Rechazada: véase párrafo 82, infra.]

c) España (A/CONF.152/C.1/L.21):

Cambiar las palabras "se entregan a un empresario" en el párrafo introductorio del artículo 9 por "un empresario toma a su cargo".

[Remitida al Comité de Redacción: véase párrafo 83, infra.]

d) Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (A/CONF.152/C.1/L.50):

Modificar el artículo 9 para que diga lo siguiente:

"Si se entregan a un empresario mercaderías peligrosas que no están marcadas, etiquetadas, embaladas o documentadas conforme a las normas y reglamentos internacionales o nacionales aplicables en el país donde se entreguen las mercaderías, el empresario tendrá derecho a:

a) Adoptar todas las precauciones que exijan las circunstancias del caso de conformidad con esas normas y reglamentos internacionales o nacionales, sin que haya lugar al pago de una indemnización por el daño que ocasione la adopción de esas precauciones, y

b) Ser reembolsado de todos los gastos que le ocasione el adoptar las precauciones a que se hace referencia en el apartado a) por la persona que no cumplió con la obligación impuesta en tales normas y reglamentos aplicables."

[Rechazada: véase párrafo 84 infra.]

C. Actuaciones de la Primera Comisión

i) Sesiones

81. La Primera Comisión examinó el artículo 9 en sus sesiones 11a. y 12a. el 10 de abril de 1991.

ii) Examen

82. En la 11a. sesión, la enmienda propuesta por Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.40) fue rechazada por 29 votos contra 3 y 1 abstención. La enmienda propuesta por Finlandia (A/CONF.152/C.1/L.55) fue rechazada por 15 votos a favor, 15 en contra y 4 abstenciones.

83. En la 12a. sesión, la enmienda propuesta por España (A/CONF.152/C.1/L.21) fue considerada como una cuestión de redacción y remitida al Comité de Redacción.

84. En la 12a. sesión, Suecia apoyó la presentación a la Comisión del texto sustitutivo del artículo 9 propuesto por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (A/CONF.152/C.1/L.50). El párrafo introductorio del artículo sustitutivo propuesto fue rechazado por 21 votos contra 6 y 4 abstenciones. El apartado a) del artículo sustitutivo propuesto fue rechazado por 19 votos contra 9 y 2 abstenciones. El apartado b) del artículo sustitutivo propuesto fue rechazado por 21 votos contra 4 y 6 abstenciones. En consecuencia, la propuesta fue rechazada en su totalidad. El texto de la CNUDMI para el artículo 9 fue aprobado y remitido al Comité de Redacción.

Artículo 10

A. Texto de la CNUDMI

85. El texto del artículo 10 de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 10

Garantía real sobre las mercaderías

1. El empresario tendrá un derecho de retención sobre las mercaderías por el costo y otros créditos devengados con ocasión de los servicios relacionados con el transporte que haya prestado con respecto a esas mercaderías durante el período en que responda por ellas. Sin embargo, ninguna de las disposiciones de la presente Convención afectará la validez, conforme a la legislación aplicable, de cualquier acuerdo contractual que amplíe los derechos de garantía del empresario sobre las mercaderías.

2. El empresario no podrá retener las mercaderías si se le ofrece garantía suficiente por la suma reclamada o si se deposita una suma equivalente en poder de un tercero designado de común acuerdo, o en una institución oficial en el Estado donde el empresario tenga su establecimiento.

3. A fin de obtener la suma necesaria para satisfacer su crédito, el empresario estará facultado en la medida en que lo autorice la legislación del país donde se encuentren las mercaderías, a vender, en todo o en parte, las mercaderías sobre las que haya ejercido el derecho de retención previsto en el presente artículo. Esta disposición no será aplicable a los contenedores, paletas u otros elementos análogos de transporte o embalaje que no sean de propiedad del transportista ni del cargador y que estén claramente marcados a efectos de la identificación de dicha propiedad, excepto en lo que respecta a las reclamaciones por las reparaciones o las mejoras que el empresario efectúe en los contenedores, paletas u otros elementos análogos de transporte o embalaje.

4. Antes de ejercer el derecho a vender las mercaderías, el empresario deberá hacer un esfuerzo razonable para dar aviso de la venta que se propone realizar al dueño de las mercaderías, a la persona de quien las haya recibido y a la persona facultada para recibirlas de manos del empresario. El empresario dará debida cuenta del saldo del producto de la venta una vez deducidas las sumas que se le deban y una suma razonable por concepto de gastos de venta. El derecho de venta se ejercerá por lo demás de conformidad con la legislación del Estado donde se encuentren las mercaderías."

B. Enmiendas

86. Presentaron enmiendas del artículo 10 Alemania (A/CONF.152/L.16), Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.54) y los Estados Unidos (A/CONF.152/C.1/L.15).

87. Las enmiendas eran las siguientes:

Párrafo 1

Alemania (A/CONF.152/L.16):

Añádanse las palabras "o después" a la primera frase del párrafo 1 para que diga:

"El empresario tendrá un derecho de retención sobre las mercancías por los gastos y los créditos devengados con ocasión de los servicios relacionados con el transporte que haya prestado con respecto a esas mercancías durante el período en que sea responsable de ellas o después."

[Aprobada: véase párrafo 89 infra.]

Párrafo 3

a) Alemania (A/CONF.152/C.1/L.16):

Suprímase el párrafo 3.

[Rechazada: véase párrafo 90 infra.]

b) Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.54):

Añádase al comienzo de la segunda frase lo siguiente:

"Con excepción de los contenedores vacíos, que se consideran mercaderías a tenor de la presente Convención ..."

[Retirada: véase párrafo 90 infra.]

c) Estados Unidos (A/CONF.152/C.1/L.15):

[Véase, "Nuevo párrafo 6" infra.]

Párrafo 4

Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.54):

Modifíquese la primera frase de la manera siguiente:

"Antes de ejercer el derecho a vender las mercaderías, el empresario deberá hacer un esfuerzo razonable para dar aviso de la venta que se propone realizar al dueño de las mercaderías, a la persona de quien las haya recibido o a la persona facultada para recibirlas de manos del empresario."

[Rechazada: véase párrafo 91 infra.]

Nuevo párrafo 5

Estados Unidos (A/CONF.152/C.1/L.15):

Añádase el nuevo párrafo 5 siguiente:

"5. El empresario de la terminal podrá considerar que las mercaderías a su cargo han sido abandonadas si no se las reclama dentro de (...) días a partir de la fecha hasta la cual el empresario haya convenido guardar las mercaderías o, si no se ha convenido nada al respecto, a partir de la fecha en la que el empresario haya notificado a la persona facultada para recibir las mercaderías que éstas se encuentran a disposición de esa persona."

[Rechazada: véase párrafo 92 infra.]

Nuevo párrafo 6

Estados Unidos (A/CONF.152/C.1/L.15):

Suprímase la segunda frase del párrafo 3 e insértese su contenido en forma de nuevo párrafo 6 como sigue:

"6. Los párrafos 3 y 5 no se aplican a los contenedores, paletas u otros elementos análogos de transporte o embalaje que no sean propiedad del transportista ni del cargador y que estén claramente marcados a efectos de la identificación de dicha propiedad, excepto en lo que respecta a las reclamaciones por las reparaciones o las mejoras que el empresario efectúe en los contenedores, paletas u otros elementos análogos de transporte o embalaje."

[Retirada: véase párrafo 92 infra.]

C. Actuaciones de la Primera Comisión

i) Sesiones

88. La Comisión examinó el artículo 10 en sus sesiones 12a. y 13a., los días 10 y 11 de abril de 1991.

ii) Examen

Párrafo 1

89. En la 12a. sesión, la enmienda propuesta por Alemania (A/CONF.152/C.1/L.16) fue aprobada por 21 votos contra 7 y 8 abstenciones.

Párrafo 3

90. En la 12a. sesión, la propuesta de Alemania para suprimir el párrafo 3 fue rechazada por 21 votos contra 9 y 3 abstenciones. En la 13a. sesión, la propuesta de Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.54) fue retirada. Por lo que respecta a la propuesta de los Estados Unidos (A/CONF.152/C.1/L.15), véase el párrafo 92 infra.

Párrafo 4

91. En la 13a. sesión, la enmienda presentada por Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.54) fue rechazada por 21 votos contra 2 y 6 abstenciones.

Nuevos párrafos 5 y 6

92. En la 13a. sesión, la propuesta de los Estados Unidos de que se añadiera un nuevo párrafo 5 (A/CONF.152/C.1/L.15) fue rechazada por 12 votos contra 11 y 9 abstenciones. Al ser rechazada esa propuesta, la propuesta de los Estados Unidos de que se suprimiera la segunda frase del párrafo 3 y se incorporara en un nuevo párrafo 6 (A/CONF.152/C.1/L.15) fue retirada. El texto del artículo 10 preparado por la CNUDMI se remitió al Comité de Redacción, con la enmienda al párrafo 1.

Artículo 11

A. Texto de la CNUDMI

93. El texto del artículo 11 de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 11

Aviso de la pérdida, el daño o el retraso

1. A menos que se dé aviso al empresario de la pérdida o el daño, con especificación de la naturaleza general de la pérdida o el daño, a más tardar el tercer día laborable siguiente a la fecha en que el empresario haya entregado las mercaderías a la persona facultada para recibirlas, esa entrega establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el empresario ha entregado las mercaderías tal como aparecen descritas en el documento emitido por él conforme al inciso b) del párrafo 1 del artículo 4 o, si no se hubiere emitido ese documento, de que las ha entregado en buen estado.

2. Cuando la pérdida o el daño no sean manifiestos, se aplicarán igualmente las disposiciones del párrafo 1 si no se da aviso al empresario dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados a partir de la fecha en que las mercaderías lleguen al destinatario final, pero en ningún caso después de que hayan transcurrido 60 días consecutivos contados a partir del día siguiente a la fecha en que se entregaron a la persona facultada para recibirlas.

3. Si el empresario participó en el examen o inspección de las mercaderías en el momento en que se entregaron a la persona facultada para recibirlas, no se requerirá aviso de la pérdida o el daño que se hayan comprobado durante ese examen o inspección.

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

5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega de las mercaderías, a menos que se haya dado aviso al empresario dentro de un plazo de 21 días consecutivos contados a partir del día siguiente a la fecha en que las mercaderías se entregaron a la persona facultada para recibirlas."

B. Enmiendas

94. Presentaron enmiendas del artículo 11 Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.52), Turquía (A/CONF.152/C.1/L.46) y el Japón (A/CONF.152/C.1/L.41).

95. Las enmiendas eran las siguientes:

a) Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.52):

i) Suprímanse los párrafos 1, 2, 3 y 5.

[Rechazada: véase párrafo 97 infra.]

ii) Si no se suprimen los párrafos 1, 2, 3 y 5, modifíquense de la manera siguiente:

"1. A menos que se dé aviso al empresario de la pérdida o el daño, con especificación de la naturaleza general de la pérdida o el daño, a más tardar el tercer día laborable siguiente a la fecha en que el empresario haya entregado las mercaderías a la persona facultada para recibirlas o las haya puesto a su disposición, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el empresario entregó o puso a disposición las mercaderías tal como aparecen descritas en el documento por él emitido conforme al apartado b) del párrafo 1 del artículo 4 o, de no haber emitido ese documento, que las entregó o puso a disposición en buen estado.

2. Cuando la pérdida o el daño no sean manifiestos, se aplicarán igualmente las disposiciones del párrafo 1 si no se da aviso al empresario dentro de los 15 días consecutivos siguientes al día en que las mercaderías lleguen al destinatario final, pero en ningún caso después de los 60 días consecutivos siguientes al día en que se entregaron a la persona facultada para recibirlas o al día en que se pusieron a su disposición.

3. Si el empresario participó en el examen o inspección de las mercaderías en el momento en que se entregaron a la persona facultada para recibirlas o en que se pusieron a su disposición, no se requerirá aviso de la pérdida o el daño que se hayan comprobado durante ese examen o inspección.

...

5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega o en la puesta a disposición de las mercaderías, a menos que se haya dado aviso al empresario dentro de los 21 días consecutivos siguientes al día en que las mercaderías se entregaron a la persona facultada para recibirlas o al día en que fueron puestas a su disposición."

[Rechazada: véase párrafo 97 infra.]

iii) Modifíquese el párrafo 4 mediante:

a) la inserción de las palabras "el transportista", y

b) la inclusión al final del párrafo de las palabras "en el lugar de almacenamiento o en cualquier otro lugar convenido de común acuerdo" de modo que el texto del párrafo 4 diga lo siguiente:

"En caso de pérdida o de daños, ciertos o presuntos, el empresario, el transportista y la persona facultada para recibir las mercaderías se darán mutuamente todas las facilidades razonables para la inspección de las mercaderías y la comprobación del número de bultos en el lugar de almacenamiento o en cualquier otro lugar convenido de común acuerdo."

[Aprobada en parte y rechazada en parte: véase párrafo 97 infra.]

b) Turquía (A/CONF.152/C.1/L.46):

Sustitúyase en el párrafo 2 "15" por "siete" y "60" por "30".

[Rechazada: véase párrafo 98 infra.]

c) Japón (A/CONF.152/C.1/L.41):

En el párrafo 2, insértense las palabras ", que puede inspeccionarlas," después de "destinatario final".

[Retirada: véase párrafo 98 infra.]

C. Actuaciones de la Primera Comisión

i) Sesiones

96. La Primera Comisión examinó el artículo 11 en sus sesiones 13a. y 14a., el 11 de abril de 1991.

ii) Examen

97. Por lo que respecta a las enmiendas propuestas por Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.52), en la 13a. sesión: a) la propuesta de supresión de los párrafos 1, 2, 3 y 5 fue rechazada sin votación; b) la propuesta de modificación de los párrafos 1, 2, 3 y 5 fue rechazada por 18 votos contra 6 y 11 abstenciones; en cuanto a las propuestas de enmienda del párrafo 4, la relativa a la inserción de las palabras "el transportista" fue aprobada por 17 votos contra 11 y 6 abstenciones, y la relativa a la inclusión de las palabras propuestas al final del párrafo fue rechazada por 19 votos contra 5 y 9 abstenciones.

98. En la 14a. sesión, la enmienda propuesta por Turquía (A/CONF.152/C.1/L.46) fue rechazada por 22 votos contra 4 y 9 abstenciones. La enmienda propuesta por el Japón (A/CONF.152/C.1/L.41) fue retirada. El texto del artículo 11 preparado por la CNUDMI, con la enmienda al párrafo 4, fue remitido al Comité de Redacción.

Artículo 12

A. Texto de la CNUDMI

99. El texto del artículo 12 de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 12

Prescripción de las acciones

1. Toda acción que haya de ejercitarse en virtud de la presente Convención prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro del plazo de dos años.

2. El plazo de prescripción comenzará a correr:

a) El día en que el empresario haya entregado las mercaderías o parte de ellas a la persona facultada para recibirlas o las haya puesto a su disposición, o

b) En caso de pérdida total de las mercaderías, el día en que el empresario dé aviso a la persona facultada para reclamar por la pérdida de las mercaderías o el día en que la persona pueda considerar las mercaderías como perdidas de conformidad con el párrafo 4 del artículo 5, si esto sucede antes.

3. El día en que comience a correr el plazo de prescripción no será contado a efectos del cómputo del plazo.

4. El empresario podrá prorrogar en cualquier momento el plazo de prescripción, durante el transcurso del mismo, mediante una declaración por escrito hecha al reclamante. El plazo podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra u otras declaraciones.

5. La acción de repetición que corresponda al transportista o a otra persona contra el empresario podrá entablarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se entable dentro de los 90 días desde la fecha en que el transportista o esa otra persona haya sido declarado responsable a raíz de una acción entablada en su contra, o haya satisfecho la reclamación en la que se fundó esa acción, y siempre que se dé aviso dentro de un plazo razonable al empresario del ejercicio de una acción contra el transportista o esa otra persona que pueda dar lugar a una acción de repetición contra el empresario."

B. Enmiendas

100. Presentaron enmiendas del artículo 12 Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.53), Turquía (A/CONF.162/C.1/L.47), Alemania (A/CONF.152/C.1/L.17), los Estados Unidos (A/CONF.152/C.1/L.18) y Egipto (A/CONF.152/C.1/L.58).

101. Esas enmiendas fueron las siguientes:

Párrafo 1

Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.53) y **Turquía** (A/CONF.152/C.1/L.47):

Sustitúyase el plazo de "dos años" por el de "un año".

[Rechazada: véase párrafo 103 infra.]

Párrafo 2

a) Estados Unidos (A/CONF.152/C.1/L.18):

Modifíquese el apartado a) de la manera siguiente:

"desde el día en que el empresario haya puesto las mercaderías o una parte de ellas en poder o a disposición de una persona facultada para recibirlas, o el día en que las haya considerado abandonadas de conformidad con el párrafo 5 del artículo 10, o"

[Retirada: véase párrafo 104 infra.]

b) Alemania (A/CON.152/C.1/L.17):

Modifíquese el apartado b) de la manera siguiente:

"En caso de pérdida total de las mercaderías, desde el día en que la persona facultada para presentar una reclamación reciba aviso del empresario indicando que las mercaderías se han perdido o desde el día en que esa persona pueda considerar perdidas las mercaderías de conformidad con el párrafo 4 del artículo 5, si esta fecha es anterior".

[Retirada, presentada nuevamente después y aprobada en cuanto al fondo; véase párrafo 104 infra.]

c) Egipto (A/CONF.152/C.1/L.58):

Modifíquese el párrafo 2 de la manera siguiente:

"2. El plazo de prescripción empezará a correr:

a) desde el día siguiente al de la fecha en que el empresario haya puesto las mercaderías o una parte de ellas en poder o a disposición de una persona facultada para recibirlas, o

b) en caso de pérdida total de las mercaderías desde el día siguiente al de la fecha en que el empresario notifique a la persona facultada para presentar una reclamación que las mercaderías se han perdido o desde el día en que esa persona pueda considerar perdidas las mercaderías de conformidad con el párrafo 4 del artículo 5, si esta fecha es anterior".

[No examinada: véase párrafo 104 infra.]

Párrafo 3

Egipto (A/CONF.152/C.1/L.58):

Suprímase el párrafo 3

[No examinada: véase párrafo 105 infra.]

Párrafo 5

Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.53):

Modifíquese el párrafo 5 de la manera siguiente:

"La acción de repetición contra el empresario que corresponda al porteador u otra persona podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que sea dentro de un plazo de 30 días contados desde que el porteador o esa otra persona haya sido demandado en virtud de una acción ejercitada en contra suya, o haya satisfecho el crédito en que se fundaba esa demanda."

[Retirada: véase párrafo 107 infra.]

C. Actuaciones de la Primera Comisión

i) Sesiones

102. La Primera Comisión examinó el artículo 12 en su 14a. sesión, el 11 de abril de 1991.

ii) Examen

Párrafo 1

103. En la 14a. sesión, las enmiendas propuestas por Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.53) y Turquía (A/CONF.152/C.1/L.47) fueron examinadas conjuntamente y rechazadas por 19 votos contra 10 y 5 abstenciones.

Párrafo 2

104. En la 14a. sesión, la enmienda propuesta por los Estados Unidos (A/CONF.152/C.1/L.18) fue retirada al haberse rechazado su propuesta de que se añadiera un nuevo párrafo 5 al artículo 10 (A/CONF.152/C.1/L.15). La propuesta de Alemania (A/CONF.152/C.1/L.17) fue retirada; no obstante, volvió a ser presentada después, y en lo referente al fondo, es decir, que, en caso de pérdida total de las mercaderías, el plazo de prescripción empieza el día en que la persona facultada para presentar una reclamación recibe el aviso del empresario, fue aprobada por 13 votos contra 11 y 11 abstenciones. La propuesta de Egipto (A/CONF.152/C.1/L.58) no fue examinada por haber sido presentada después de la aprobación del artículo 12.

Párrafo 3

105. La propuesta de Egipto (A/CONF.152/C.1/L.58) no fue examinada por haber sido presentada después de la aprobación del artículo 12.

Párrafo 4

106. En la 14a. sesión, los Estados Unidos presentaron verbalmente la propuesta de que se sustituyeran en la primera frase del párrafo 4 las palabras "mediante una declaración por escrito" por "mediante aviso", de modo que la frase dijese: "El empresario podrá en cualquier momento durante el plazo de prescripción prorrogar ese plazo mediante aviso al reclamante". La enmienda propuesta fue aprobada y remitida al Comité de Redacción.

Párrafo 5

107. En la 14a. sesión, la propuesta de Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.53) fue retirada. Se presentó verbalmente la propuesta de que se modificase el texto del párrafo 5 para armonizarlo con el párrafo 5 del artículo 20 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978. Esa propuesta fue rechazada por 14 votos contra 5 y 4 abstenciones.

108. México presentó verbalmente la propuesta de que se incluyera en el texto del párrafo 5 preparado por la CNUDMI un plazo general de prescripción de 10 años para el ejercicio de la acción de repetición contra el empresario. Esa propuesta fue rechazada por 12 votos contra 6 y 12 abstenciones. El texto del artículo 12 preparado por la CNUDMI, con las enmiendas a los párrafos 2 y 4, fue aprobado y remitido al Comité de Redacción.

Artículo 15

A. Texto de la CNUDMI

109. El texto del artículo 15 de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 15

Instrumentos relativos al transporte internacional

La presente Convención no modificará los derechos ni las obligaciones que puedan emanar de cualquier instrumento internacional relativo al transporte internacional de mercaderías que sea vinculante para un Estado que sea parte en la presente Convención, o de cualquier ley de ese Estado que tenga por efecto aplicar una convención relativa al transporte internacional de mercaderías, o que se fundamente en ella."

B. Enmiendas

110. Australia presentó dos variantes de enmienda del artículo 15 (A/CONF.152/C.1/L.57).

111. Esas enmiendas eran las siguientes:

Se propuso que, si las cuestiones pertinentes podían resolverse de manera satisfactoria con arreglo al artículo 1 y/o al artículo 2, se suprimiera el artículo 15.

O, en caso contrario, que se sustituyera el artículo 15 por el texto siguiente:

"La presente Convención no modificará los derechos ni las obligaciones que puedan emanar de un convenio internacional relativo al transporte de mercaderías o de una ley nacional dictada para darle aplicación o derivada de él y que le corresponda."

[Retirada: véanse párrafos 113 y 114 infra.]

C. Actuaciones de la Primera Comisión

i) Sesiones

112. La Primera Comisión examinó el artículo 15 en sus sesiones 14a. y 15a., celebradas el 11 y 12 de abril de 1991.

ii) Examen

113. En la 14a. sesión, se decidió que las variantes de enmienda propuestas por Australia (A/CONF.152/C.1/L.57) se examinaran a la luz de la decisión que adoptase en definitiva la Primera Comisión sobre las propuestas presentadas por el grupo de trabajo especial (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1) y por Australia (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1) a efecto de que se agregara al artículo 1 una definición de "porteador".

114. En la 15a. sesión, se presentó oralmente la propuesta de que se enmendara el artículo 15 suprimiendo las palabras "o que se fundamente en ella". La enmienda propuesta fue aprobada por 20 votos contra 4 y 9 abstenciones. Las variantes de enmienda propuestas por Australia fueron retiradas. El texto del artículo 15 preparado por la CNUDMI, fue aprobado con la enmienda presentada oralmente y remitido al Comité de Redacción.

Artículo 16

A. Texto de la CNUDMI

115. El texto del artículo 16 de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 16

Unidad de cuenta

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 6 de la presente Convención es el derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías mencionadas en el artículo 6 se expresarán en la moneda nacional de un Estado según el valor que tenga en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. La equivalencia entre la moneda nacional de un Estado Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional y el derecho especial de giro se calculará según el método de valoración aplicado en la fecha correspondiente por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones. La equivalencia entre la moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y el derecho especial de giro se calculará en la forma que determine ese Estado.

2. El cálculo mencionado en la última oración del párrafo anterior se hará de tal manera que exprese, en lo posible, en la moneda nacional del Estado Parte los mismos valores reales que en el artículo 6 se expresan en unidades de cuenta. Los Estados Partes deberán comunicar su método de cálculo al depositario en el momento de la firma o cuando depositen su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhsesión, así como cada vez que se modifique ese método de cálculo."

B. Enmiendas

116. No se presentaron enmiendas del artículo 16.

C. Actuaciones de la Primera Comisión

i) Sesiones

117. La Primera Comisión examinó el artículo 16 en su 14a. sesión, celebrada el 11 de abril de 1991.

ii) Examen

118. En la 14a. sesión, el texto de la CNUDMI del artículo 16 fue aprobado y remitido al Comité de Redacción.

Artículo 2

A. Texto de la CNUDMI

119. El texto del artículo 2 de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 2

Ambito de aplicación

1. La presente Convención será aplicable a los servicios relacionados con el transporte que se presten respecto de mercaderías objeto de transporte internacional:

a) Cuando los servicios relacionados con el transporte los preste un empresario cuyo establecimiento esté situado en un Estado Parte, o

b) Cuando los servicios relacionados con el transporte se presten en un Estado Parte, o

c) Cuando, de conformidad con las normas de derecho internacional privado, los servicios relacionados con el transporte se rijan por la ley de un Estado Parte.

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

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

B. Enmiendas

120. Presentaron enmiendas del artículo 2 Alemania (A/CONF.152/C.1/L.8) y Egipto (A/CONF.152/C.1/L.32). Los Estados Unidos presentaron una propuesta (A/CONF.152/C.1/L.7).

121. Las enmiendas y la propuesta eran las siguientes:

a) Alemania (A/CONF.152/C.1/L.8):

Sustituir el encabezamiento del párrafo 1 por el siguiente:

"El presente Convenio se aplicará a los servicios relacionados con el transporte que hayan sido prestados o se hayan hecho prestar con respecto a mercancías que son objeto de un transporte internacional: ..."

[Remitida al Comité de Redacción: véase párrafo 123 infra.]

b) Egipto (A/CONF.152/C.1/L.32):

Después de "Estado Parte" en los apartados a), b) y c), añadir "en la Convención".

[Remitida al Comité de Redacción: véase párrafo 123 infra.]

c) Estados Unidos (A/CONF.152/C.1/L.7):

Esta propuesta no incluía sugerencias concretas para que se hicieran enmiendas al texto del artículo 2; su objeto era reservar el derecho de la delegación de los Estados Unidos a plantear una vez más la cuestión del ámbito de aplicación del Convenio cuando se examinase el artículo 15.

[Retirada: véase párrafo 124 infra.]

C. Actuaciones de la Primera Comisión

i) Sesiones

122. La Primera Comisión examinó el artículo 2 en sus sesiones 15a. y 16a., celebradas el 12 de abril de 1991.

ii) Examen

123. En la 15a. sesión, se estimó que las enmiendas propuestas por Alemania (A/CONF.152/C.1/L.8) y Egipto (A/CONF.152/C.1/L.32) debían considerarse como cuestiones de redacción y se remitieron al Comité de Redacción.

124. En la 16a. sesión, los Estados Unidos retiraron su propuesta (A/CONF.152/C.1/L.7). El texto del artículo 2 preparado por la CNUDMI fue aprobado y remitido al Comité de Redacción.

Artículo 13

A. Texto de la CNUDMI

125. El texto del artículo 13 de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 13

Cláusulas contractuales

1. Salvo que la presente Convención disponga otra cosa, toda cláusula que figure en el contrato celebrado por el empresario, o en cualquier otro documento firmado o emitido por el empresario con arreglo al artículo 4, será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de lo dispuesto en la presente Convención. La nulidad de esa cláusula no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento en que figure.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el empresario podrá, mediante un acuerdo, ampliar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de la presente Convención."

B. Enmiendas

126. España presentó una enmienda del artículo 13 (A/CONF.152/C.1/L.22).

127. La enmienda tenía la siguiente finalidad:

Omitir del párrafo 1 las palabras: "Salvo lo que dispone en contrario esta Convención".

[Retirada: véase párrafo 129 infra.]

C. Actuaciones de la Primera Comisión

i) Sesiones

128. La Primera Comisión examinó el artículo 13 en su 16a. sesión, el 12 de abril de 1991.

ii) Examen

129. En la 16a. sesión, la enmienda propuesta por España (A/CONF.152/C.1/L.22) fue retirada. Australia pidió que se le autorizara a presentar una propuesta oral, pero no se concedió la excepción para hacerlo en base al artículo 30 del Reglamento aprobado por la Conferencia según el cual las propuestas y enmiendas serán normalmente presentadas por escrito y se proporcionará copias de ellas a todas las delegaciones a más tardar la víspera de la sesión en que se vaya a examinar la propuesta o enmienda. El texto del artículo 13 de la CNUDMI fue aprobado y remitido al Comité de Redacción.

Artículo 14

A. Texto de la CNUDMI

130. El texto del artículo 14 de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Interpretación de la Convención

"En la interpretación de la presente Convención, se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad en su aplicación."

B. Enmiendas

131. No se presentaron enmiendas del artículo 14.

C. Actuaciones de la Primera Comisión

i) Sesiones

132. La Primera Comisión examinó el artículo 14 en su 17a. sesión, el 15 de abril de 1991.

ii) Examen

133. El texto del artículo 14 de la CNUDMI fue aprobado y remitido al Comité de Redacción.

Artículo 20

A. Texto de la CNUDMI

134. El texto del artículo 20 de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Reservas

"No se podrán hacer reservas a la presente Convención."

B. Enmiendas

135. Presentaron enmiendas del artículo 20 los Países Bajos (A/CONF.152/C.1/L.59), Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.30) y la República Islámica del Irán (A/CONF.152/C.1/L.60).

136. Las enmiendas tenían la siguiente finalidad:

a) Países Bajos (A/CONF.152/C.1/L.59):

Modificar el artículo 20 para que diga lo siguiente:

"1. Todo Estado podrá declarar en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión que limitará la aplicación de las normas del presente Convenio a ciertos tipos de empresarios de terminales de transporte.

2. No se podrán hacer otras reservas al presente Convenio."

[Rechazada: véase párrafo 138 infra.]

b) Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.30):

Modificar el artículo 20 para que diga lo siguiente:

"1. En el momento de dar su firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, todo Estado podrá declarar que no aplicará la presente Convención en aquellos casos en los que las mercaderías estén depositadas en zonas respecto de las cuales el empresario no esté en condiciones de ejercer un control efectivo sobre dichas mercaderías.

2. No se podrán hacer otras reservas a la presente Convención."

[Rechazada: véase párrafo 138 infra.]

c) Irán (A/CONF.152/C.1/L.60):

Modificar el artículo 20 para que diga lo siguiente:

"No se podrán hacer reservas a la presente Convención, salvo en caso de contradicción expresa con una o varias de las leyes nacionales de un Estado."

[Rechazada: véase párrafo 138 infra.]

C. Actuaciones de la Primera Comisión

i) Sesiones

137. La Primera Comisión examinó el artículo 20 en su 16a. sesión, el 12 de abril de 1991.

ii) Examen

138. En la 16a. sesión, la enmienda propuesta por los Países Bajos (A/CONF.152/C.1/L.59) fue rechazada por 18 votos contra 5 y 10 abstenciones. La enmienda propuesta por Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.30) fue rechazada por 21 votos contra 3 y 7 abstenciones. La enmienda propuesta por la República Islámica del Irán (A/CONF.152/C.1/L.60) fue rechazada por 23 votos contra 2 y 7 abstenciones. El texto del artículo 20 de la CNUDMI fue aprobado y remitido al Comité de Redacción.

Nuevo artículo

139. El Reino Unido propuso (A/CONF.152/C.1/L.48) que se incluyera en el Convenio el nuevo texto siguiente:

"Tribunal competente

Las acciones fundadas en la presente Convención se entablarán únicamente, a opción del demandante, ante uno de los tribunales que más adelante se enumeran, siempre que ese tribunal esté ubicado en un Estado Parte en la Convención:

a) El tribunal del lugar en que [se haya producido la pérdida, el daño o el retraso] [se hayan prestado los servicios relacionados con el transporte]; o

b) El tribunal del lugar donde se halle el establecimiento principal del demandado."

140. En la 16a. sesión, el 12 de abril de 1991, se retiró la enmienda propuesta.

III. EXAMEN DE LOS PROYECTOS DE ARTICULOS PRESENTADOS POR EL COMITE DE REDACCION

141. En su 17a. sesión, el 15 de abril de 1991, la Primera Comisión examinó los proyectos de artículos 1 a 16 del proyecto de Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional, según habían sido presentados a la Primera Comisión por el Comité de Redacción (A/CONF.152/C.1/L.62). La Primera Comisión remitió al pleno de la Conferencia el texto de los artículos 1 a 16 que figuran en el documento A/CONF.152/11.

F. INFORME DE LA SEGUNDA COMISION

Documento A/CONF.152/10 y Add.1

Documento A/CONF.152/10

[Original: inglés]
[12 de abril de 1991]

I. INTRODUCCION

A. Presentación del informe

1. La Conferencia, en su tercera sesión plenaria, encomendó a la Segunda Comisión el examen de los artículos 17 a 19, y 21 a 25, del proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (A/CONF.152/5).

2. El presente documento contiene el informe de la Segunda Comisión a la Conferencia sobre su examen de los proyectos de artículo que se le habían remitido y de otras propuestas presentadas a la Segunda Comisión en el curso de sus debates.

B. Elección de la Mesa

3. En su cuarta sesión plenaria, celebrada el 5 de abril de 1991, la Conferencia eligió por unanimidad a la Sra. Jelena Vilus (Yugoslavia) Presidenta de la Segunda Comisión. El 10 de abril de 1991, en la segunda sesión de la Segunda Comisión, quedaron elegidos el Sr. Ken Fujishita (Japón) como Vicepresidente y la Sra. Sylvia Strolz (Austria) como Relatora de la Segunda Comisión.

C. Sesiones, organización de los trabajos y estructura del presente informe

i) Sesiones

4. La Segunda Comisión celebró cuatro sesiones, los días 8, 10, 12 y 15 de abril de 1991.

ii) Organización de los trabajos

5. En su primera sesión, celebrada el 8 de abril de 1991, la Segunda Comisión aprobó el programa que figuraba a título provisional en el documento A/CONF.152/C.2/L.1.

6. La Segunda Comisión procedió a examinar artículo por artículo el proyecto que se había sometido a su consideración y las enmiendas presentadas a ese proyecto por los representantes en el curso de la Conferencia. Tras el examen inicial por la Segunda Comisión de un artículo y de las enmiendas correspondientes, y a reserva de las decisiones relativas a esas enmiendas, el artículo era remitido al Comité de Redacción. Tras el examen del informe del Comité de Redacción a la Segunda Comisión sobre los artículos remitidos al Comité, la Segunda Comisión remitió a la Plenaria los artículos que había examinado.

iii) Plan del presente informe

7. En el presente informe se describe la labor realizada por la Segunda Comisión respecto de cada uno de los artículos sometidos a su consideración, conforme al siguiente esquema:

a) Texto del proyecto de artículo preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI);

b) Textos de las enmiendas, de haberlas, con una breve descripción de las medidas adoptadas al respecto;

c) Actuaciones de la Segunda Comisión, subdivididas como sigue:

i) Sesiones;

ii) Examen del artículo.

II. EXAMEN POR LA SEGUNDA COMISION DEL PROYECTO DE CONVENCION SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

Artículo 17

A. Texto de la CNUDMI

8. El texto elaborado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 17

Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas es el depositario de la presente Convención."

B. Enmiendas

9. No se presentaron enmiendas al artículo 17.

C. Actuaciones de la Segunda Comisión

i) Sesiones

10. La Segunda Comisión examinó el artículo 17 en su primera sesión, celebrada el 8 de abril de 1991.

ii) Examen

11. El texto del artículo 17 elaborado por la CNUDMI fue aprobado y remitido al Comité de Redacción.

Artículo 18

A. Texto de la CNUDMI

12. El texto elaborado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 18

Firma, ratificación, aceptación, aprobación, adhesión

1. La presente Convención estará abierta a la firma en la sesión de clausura de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre ... y permanecerá abierta a la firma de todos los Estados en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, hasta el ...

2. La presente Convención estará sujeta a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.

3. La presente Convención estará abierta a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios desde la fecha en que quede abierta a la firma.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas."

B. Enmiendas

13. No se presentaron enmiendas al artículo 18.

C. Actuaciones de la Segunda Comisión

i) Sesiones

14. La Segunda Comisión examinó el artículo 18 en su primera sesión, celebrada el 8 de abril de 1991.

ii) Examen

Párrafo 1

15. Los Estados Unidos presentaron verbalmente la propuesta de que el párrafo 1 dispusiera que la Convención permaneciera abierta hasta el 30 de abril de 1992. La propuesta fue aprobada por 14 votos a favor y ninguno en contra. Se aprobó el texto del párrafo 1 elaborado por la CNUDMI y se remitió al Comité de Redacción.

Párrafos 2 a 4

16. Los textos de los párrafos 2 a 4 elaborados por la CNUDMI fueron aprobados y remitidos al Comité de Redacción.

Artículo 19

A. Texto de la CNUDMI

17. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 19

Aplicación a las unidades territoriales

1. Todo Estado integrado por dos o más unidades territoriales en las que sean aplicables distintos sistemas jurídicos en relación con las materias objeto de la presente Convención podrá declarar en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión que la presente Convención se aplicará a todas sus unidades territoriales o sólo a una o varias de ellas y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.

2. Esas declaraciones serán notificadas al depositario y en ellas se hará constar expresamente en qué unidades territoriales será aplicable la Convención.

3. Si, en virtud de una declaración hecha conforme a este artículo, la presente Convención ha de aplicarse a una o varias de las unidades territoriales de un Estado Parte pero no a todas ellas, y si el establecimiento de una de las partes está situado en ese Estado, se considerará que, a los efectos de la presente Convención, ese establecimiento no está situado en un Estado Parte, a menos que esté situado en una unidad territorial a la que se aplique la Convención.

4. Si el Estado no hace ninguna declaración conforme al párrafo 1 del presente artículo, la Convención se aplicará a todas las unidades territoriales de ese Estado."

B. Enmiendas

18. El Canadá presentó una enmienda al artículo 19 (A/CONF.152/C.2/L.7).

19. La enmienda era la siguiente:

Párrafo 3

Canadá (A/CONF.152/C.2/L.7):

Modificar el párrafo 3 en la forma siguiente:

"3. Si, en virtud de una declaración hecha conforme a este artículo, la presente Convención ha de aplicarse a una o varias de las unidades territoriales de un Estado Parte, pero no a todas ellas, la presente Convención sólo será aplicable si:

a) los servicios relacionados con el transporte los presta un empresario cuyo establecimiento esté situado en una unidad territorial a la que se aplique la Convención, o

b) los servicios relacionados con el transporte se prestan en una unidad territorial de esa índole, o

c) de conformidad con las normas de derecho internacional privado, los servicios relacionados con el transporte se rigen por la ley en vigor en una unidad territorial a la que se aplique la Convención."

[Aprobada: véase párrafo 22 infra.]

C. Actuaciones de la Segunda Comisión

i) Sesiones

20. La Segunda Comisión examinó el artículo 19 en su segunda sesión, celebrada el 10 de abril de 1991.

ii) Examen

Párrafos 1 y 2

21. Los textos de los párrafos 1 y 2 elaborados por la CNUDMI fueron aprobados y remitidos al Comité de Redacción.

Párrafo 3

22. La enmienda propuesta por el Canadá (A/CONF.152/C.2/L.7) fue aprobada por 9 votos a favor, 1 en contra y 3 abstenciones. El texto del párrafo 3 elaborado por la CNUDMI, modificado por la Segunda Comisión, fue aprobado y remitido al Comité de Redacción. Habida cuenta de que la finalidad de la enmienda al párrafo 3 era que dicho párrafo concordase con el artículo 2 del texto de la CNUDMI, se pidió al Comité de Redacción que ajustase el texto del párrafo 3 al del artículo 2 aprobado por la Primera Comisión.

Párrafo 4

23. El texto del párrafo 4 elaborado por la CNUDMI fue aprobado y remitido al Comité de Redacción.

Artículo 21

A. Texto de la CNUDMI

24. El texto elaborado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 21

Efecto de la declaración

1. Las declaraciones hechas conforme a la presente Convención en el momento de la firma estarán sujetas a confirmación cuando se proceda a la ratificación, la aceptación o la aprobación.

2. Las declaraciones y las confirmaciones de declaraciones se harán constar por escrito y se notificarán formalmente al depositario.

3. Toda declaración surtirá efecto en el momento de la entrada en vigor de la presente Convención respecto del Estado de que se trate. No obstante, toda declaración de la que el depositario reciba notificación formal después de esa entrada en vigor surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses contados desde la fecha en que haya sido recibida por el depositario.

4. Todo Estado que haga una declaración conforme a la presente Convención podrá retirarla en cualquier momento mediante notificación formal hecha por escrito al depositario. Este retiro surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses contados desde la fecha en que el depositario haya recibido la notificación."

B. Enmiendas

25. Presentaron enmiendas al artículo 21 el Japón (A/CONF.152/C.2/L.6) y Filipinas (A/CONF.152/C.2/L.8).

26. Las enmiendas eran las siguientes:

Artículo 21 en su totalidad

Filipinas (A/CONF.152/C.2/L.8):

Suprimir el artículo 21.

[Retirada: véase párrafo 28 infra]

Párrafos 1 y 4

Japón (A/CONF.152/C.2/L.6):

Sustituir las palabras "conforme a la presente Convención" por las palabras "conforme al artículo 19".

[Adoptada: véase párrafo 29, infra]

C. Actas de la Segunda Comisión

i) Sesiones

27. La Segunda Comisión examinó el artículo 21 en su segunda sesión, celebrada el 10 de abril de 1991.

ii) Examen

Artículo 21 en su totalidad

28. Fue retirada la propuesta de Filipinas de suprimir el artículo 21 (A/CONF.152/C.2/L.8). Se pidió al Comité de Redacción que estudiara la posibilidad de invertir el orden de los artículos 20 y 21, a fin de que las disposiciones relativas al efecto de la declaración figuraran inmediatamente después del artículo 19.

Párrafos 1 y 4

29. La enmienda del Japón fue aprobada por 9 votos a favor y 5 en contra. La Segunda Comisión aprobó, con las enmiendas introducidas, los textos de esos párrafos elaborados por la CNUDMI y los remitió al Comité de Redacción.

Párrafos 2 y 3

30. Los textos de los párrafos 2 y 3 elaborados por la CNUDMI fueron aprobados y remitidos al Comité de Redacción.

Artículo 22

A. Texto de la CNUDMI

31. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 22

Entrada en vigor

1. La presente Convención entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para cada uno de los Estados que lleguen a ser Estados Contratantes en la presente Convención después de la fecha en que se haya depositado el quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, la presente Convención entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.

3. Los Estados Partes aplicarán las disposiciones de la presente Convención a los servicios relacionados con el transporte con respecto a las mercaderías de las que el empresario se haga cargo en la fecha en que entre en vigor la presente Convención con respecto a ese Estado o después de esa fecha."

B. Enmiendas

32. Presentaron enmiendas al artículo 1 Alemania (A/CONF.152/C.2/L.4) y los Países Bajos (A/CONF.152/C.2/L.5).

33. Las enmiendas eran las siguientes:

Párrafo 1

Alemania (A/CONF.152/C.2/L.4) y Países Bajos (A/CONF.152/C.2/L.5):

En el párrafo 1 del artículo 22, sustituir la palabra "quinto" por la palabra "decimoquinto".

[Rechazada: véase párrafo 35 infra]

C. Actuaciones de la Segunda Comisión

i) Sesiones

34. La Segunda Comisión examinó el artículo 22 en su primera sesión, celebrada el 8 de abril de 1991.

ii) Examen

Párrafo 1

35. La enmienda de Alemania (A/CONF.152/C.2/L.4) y los Países Bajos (A/CONF.152/C.2/L.5) fue rechazada por 5 votos a favor y 8 en contra. El texto del párrafo 1 elaborado por la CNUDMI fue aprobado y remitido al Comité de Redacción.

Párrafos 2 y 3

36. Los textos de los párrafos 2 y 3 elaborados por la CNUDMI fueron aprobados y remitidos al Comité de Redacción.

Artículo 23

A. Texto de la CNUDMI

37. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 23

Revisión y enmienda

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes de la presente Convención para revisarla o enmendarla si lo solicita un tercio, por lo menos, de los Estados Partes.

2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda a la presente Convención se aplica a la Convención enmendada."

B. Enmiendas

38. No se presentaron enmiendas al artículo 23.

C. Actuaciones de la Segunda Comisión

i) Sesiones

39. La Segunda Comisión examinó el artículo 23 en su primera sesión, celebrada el 8 de abril de 1991.

ii) Examen

40. El texto del artículo 23 elaborado por la CNUDMI fue aprobado y remitido al Comité de Redacción.

Artículo 24

A. Texto de la CNUDMI

41. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 24

Revisión de los límites de responsabilidad

1. A solicitud de por lo menos un cuarto de los Estados Partes, el depositario convocará una reunión de una Comisión integrada por un representante de cada Estado Contratante para estudiar la posibilidad de aumentar o disminuir las cuantías mencionadas en el artículo 6.

2. Si la presente Convención entrase en vigor después de que hubiesen transcurrido más de cinco años desde su apertura a la firma, el depositario convocará una reunión de la Comisión dentro del primer año siguiente a su entrada en vigor.

3. La reunión de la Comisión tendrá lugar con ocasión del próximo período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, en el mismo lugar donde éste se celebre.

4. Al decidir si los límites deben modificarse, y en caso afirmativo, en qué medida, se tendrán en cuenta los criterios siguientes, determinados sobre una base internacional, y cualquier otro criterio que se estime pertinente:

a) La cuantía en que se haya modificado la limitación de la responsabilidad en alguno de los instrumentos relativos al transporte internacional;

b) El valor de las mercaderías manipuladas por los empresarios;

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

d) Las primas de seguros, incluidas las correspondientes al seguro de la carga, al seguro de responsabilidad de los empresarios y al seguro que cubra las lesiones relacionadas con el empleo sufridas por los trabajadores;

e) El nivel medio de los daños y perjuicios a que se condene al empresario por pérdidas o daños en las mercaderías o retraso en su entrega; y

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

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

6. No podrá considerarse ninguna enmienda de los límites de responsabilidad previstos en este artículo antes de que hayan transcurrido cinco años a partir de la fecha en que la presente Convención quedó abierta a la firma.

7. El depositario notificará cualquier enmienda que resulte aprobada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 5 a todos los Estados Contratantes. Se entenderá que la enmienda ha sido aceptada al final de un plazo de 18 meses después de haber sido notificada, a menos que dentro de ese plazo por lo menos un tercio de los Estados que eran Estados Partes en el momento de la aprobación de la enmienda por la Comisión hayan comunicado al depositario que no la aceptan. La enmienda que se tenga por aceptada de conformidad con el presente párrafo entrará en vigor para todos los Estados Partes 18 meses después de su aceptación.

8. El Estado Parte que no haya aceptado una enmienda quedará no obstante obligado por ella, a menos que ese Estado denuncie la presente Convención a más tardar un mes antes de la entrada en vigor de la enmienda. Esa denuncia surtirá efecto cuando entre en vigor la enmienda.

9. Cuando una enmienda haya sido aprobada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5, pero aún no haya expirado el plazo de 18 meses previsto para su aceptación, el Estado que se convierta en Estado Parte en la presente Convención durante ese plazo quedará obligado por la enmienda si ésta entra en vigor. El Estado que se convierta en Estado Parte después de expirado ese plazo quedará obligado por las enmiendas que hayan sido aceptadas de conformidad con el párrafo 7.

10. El límite de la responsabilidad aplicable será el que, de conformidad con los párrafos anteriores, esté en vigor en el momento en que se produjo el hecho que ha causado la pérdida, los daños o el retraso."

B. Enmiendas

42. No se presentaron enmiendas al artículo 24.

C. Actuaciones de la Segunda Comisión

i) Sesiones

43. La Segunda Comisión examinó el artículo 24 en su primera sesión, celebrada el 8 de abril de 1991.

ii) Examen

Párrafo 1

44. El texto del párrafo 1 elaborado por la CNUDMI fue aprobado y remitido al Comité de Redacción.

Párrafo 2

45. El Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte propuso oralmente que se suprimiera el párrafo 2. La propuesta fue retirada y el texto del párrafo 2 elaborado por la CNUDMI fue aprobado y remitido al Comité de Redacción.

Párrafos 3 a 6

46. Los textos de los párrafos 3 a 6 elaborados por la CNUDMI fueron aprobados y remitidos al Comité de Redacción.

Párrafo 7

47. La República Islámica del Irán propuso que se añadiera, al final del párrafo 7, una frase a efecto de que el Secretario General, en su carácter de depositario, notificaría a los Estados Contratantes la entrada en vigor de una enmienda con arreglo al artículo 24. La propuesta fue retirada y el texto del párrafo 7 elaborado por la CNUDMI fue aprobado y remitido al Comité de Redacción.

Párrafos 8 a 10

48. Los textos de los párrafos 8 a 10 elaborados por la CNUDMI fueron aprobados y remitidos al Comité de Redacción.

Artículo 25

A. Texto de la CNUDMI

49. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"Artículo 25

Denuncia

1. Todo Estado Parte podrá denunciar la presente Convención en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario."

B. Enmiendas

50. No se presentaron enmiendas al artículo 25.

C. Actuaciones de la Segunda Comisión

i) Sesiones

51. La Segunda Comisión examinó el artículo 25 en su primera sesión, celebrada el 8 de abril de 1991.

ii) Examen

52. El texto del artículo 25 elaborado por la CNUDMI fue aprobado y remitido al Comité de Redacción.

Cláusulas formales finales de la Convención

A. Texto de la CNUDMI

53. El texto de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional era el siguiente:

"HECHA en ..., el día ... de ... de mil novecientos ..., en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado la presente Convención."

B. Enmiendas

54. No se presentaron enmiendas en relación con las cláusulas formales y finales de la Convención.

C. Actuaciones de la Segunda Comisión

i) Sesiones

55. La Segunda Comisión examinó las cláusulas formales finales de la Convención en su segunda sesión, celebrada el 10 de abril de 1991.

ii) Examen

56. La Comisión decidió indicar la fecha y el lugar de aprobación de la Convención.

Documento A/CONF.152/10/Add.1

[Original: inglés]
[15 de abril de 1991]

III. EXAMEN DEL INFORME DEL COMITE DE REDACCION A LA COMISION

57. En su cuarta sesión, el 15 de abril de 1991, la Segunda Comisión recibió el informe del Comité de Redacción a la Segunda Comisión, que contenía el texto de los artículos 17 a 25 aprobado por el Comité (A/CONF.152/C.2/L.9). La Segunda Comisión remitió esos artículos al Pleno.

G. PROYECTOS DE ARTICULOS 1 a 16 DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL APROBADOS POR LA PRIMERA COMISION

Documento A/CONF.152/11

[Original: inglés]
[15 de abril de 1991]

Artículo 1

Definiciones

En el presente Convenio:

a) Por "empresario de terminal de transporte" (en adelante denominado "empresario") se entiende toda persona que, en el ejercicio de su profesión, se hace cargo de mercaderías que son objeto de transporte internacional a fin de prestar o de hacer prestar servicios relacionados con el transporte con respecto a esas mercaderías en una zona que está bajo su control o sobre la que tiene un derecho de acceso o de uso. Sin embargo, no se considerará empresario a la persona que sea porteador en virtud de las normas jurídicas aplicables por las que se rija el transporte;

b) Cuando las mercaderías se agrupen en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término "mercaderías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje, si no ha sido suministrado por el empresario;

c) Por "transporte internacional" se entiende todo transporte respecto del cual consta, cuando el empresario se hace cargo de las mercaderías, que el lugar de partida y el lugar de destino se encuentran en dos Estados diferentes;

d) La expresión "servicios relacionados con el transporte" comprende servicios como el almacenamiento, el depósito, la carga, la descarga, la estiba, el arrumaje, el entablado y el trincado;

e) Por "aviso" se entiende todo aviso dado en una forma por la que queda constancia de la información que contiene;

f) Por "solicitud" se entiende toda solicitud hecha en una forma por la que queda constancia de la información que contiene.

Artículo 2

Ambito de aplicación

1. El presente Convenio se aplicará a los servicios relacionados con el transporte que se presten respecto de mercaderías que son objeto de transporte internacional:

a) cuando los servicios relacionados con el transporte sean prestados por un empresario cuyo establecimiento esté situado en un Estado Parte,

b) cuando los servicios relacionados con el transporte se presten en un Estado Parte, o

c) cuando, de conformidad con las normas de derecho internacional privado, los servicios relacionados con el transporte se rijan por la ley de un Estado Parte.

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

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

Artículo 3

Período de responsabilidad

El empresario responde de las mercaderías desde el momento en que se hace cargo de ellas hasta el momento en que las pone en poder o a disposición de la persona facultada para recibirlas.

Artículo 4

Emisión del documento

1. El empresario podrá, y a solicitud del cliente deberá, en un plazo razonable y a su elección:

a) bien acusar recibo de las mercaderías firmando y fechando el documento que le presente el cliente en el que se identifican las mercaderías, o

b) bien emitir un documento firmado en el que se identifiquen las mercaderías, se acuse su recibo, con expresión de la fecha en que fueron recibidas, y se haga constar su estado y cantidad en la medida en que puedan determinarse por medios de verificación razonables.

2. Si el empresario no actúa conforme a lo dispuesto en los apartados a) o b) del párrafo 1, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha recibido las mercaderías en buen estado aparente. Esta presunción no se aplicará cuando los servicios prestados por el empresario se limiten al traslado inmediato de las mercaderías de un medio de transporte a otro.

3. Los documentos a que se refiere el párrafo 1 podrán emitirse en cualquier forma por la que quede constancia de la información que contengan. Cuando el cliente y el empresario hayan convenido en comunicarse electrónicamente, los documentos a que se refiere el párrafo 1 podrán ser sustituidos por un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente.

4. La firma a que se refiere el párrafo 1 podrá ser una firma manuscrita, su facsímil o una autenticación equivalente efectuada por otros medios.

Artículo 5

Fundamento de la responsabilidad

1. El empresario será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo durante el período en que respondía de las mercaderías en el sentido del artículo 3, a menos que pruebe que él, sus empleados o mandatarios u otras personas a cuyos servicios recurra para la prestación de los servicios relacionados con el transporte adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Cuando el empresario, sus empleados o mandatarios u otras personas a cuyos servicios recurra para la prestación de los servicios relacionados con el transporte no hayan adoptado las medidas a que se refiere el párrafo 1 y ese incumplimiento concurra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso, el empresario será responsable sólo en la medida en que los perjuicios resultantes de la pérdida, el daño o el retraso puedan atribuirse a tal incumplimiento, a condición de que pruebe el importe de los perjuicios que no puedan atribuirse a él.

3. Hay retraso en la entrega de las mercaderías cuando el empresario no las pone en poder o a disposición de una persona facultada para recibirlas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro de un plazo razonable después de haber recibido de esa persona una solicitud de entrega de las mercaderías.

4. Si el empresario no pone las mercaderías en poder o a disposición de una persona facultada para recibirlas dentro de un plazo de 30 días consecutivos contados desde la fecha expresamente acordada o, a falta de tal acuerdo, dentro de un plazo de 30 días consecutivos después de haber recibido de esa persona una solicitud de entrega de las mercaderías, la persona facultada para presentar una reclamación por pérdida de las mercaderías podrá considerarlas perdidas.

Artículo 6

Limitación de la responsabilidad

1. a) La responsabilidad del empresario por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas.

b) No obstante, si las mercaderías se ponen en poder del empresario inmediatamente después de un transporte por mar o por vías de navegación interior, o si el empresario las entrega o ha de entregarlas para que sean objeto de tal transporte, la responsabilidad del empresario por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma que no exceda de 2,75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas. A los efectos de este párrafo, el transporte por mar o por vías de navegación interior comprende la recogida y la entrega en el puerto;

c) Cuando la pérdida o el daño de una parte de las mercaderías afecte al valor de otra parte, se tendrá en cuenta el peso total de las mercaderías perdidas o dañadas y de las mercaderías cuyo valor haya resultado afectado para determinar el límite de responsabilidad.

2. La responsabilidad del empresario por retraso en la entrega de las mercaderías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media la remuneración que deba pagársele por sus servicios con respecto a las mercaderías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total de la remuneración debida por la remesa de que formen parte esas mercaderías.

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

4. El empresario podrá pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los párrafos 1, 2 y 3.

Artículo 7

Aplicación a reclamaciones extracontractuales

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

2. Si se ejercita tal acción contra un empleado o mandatario del empresario, o contra otra persona a cuyos servicios éste recurra para la prestación de los servicios relacionados con el transporte, ese empleado, mandatario o persona, si prueba que ha actuado en el desempeño ordinario de sus funciones o encargo, podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el empresario pueda invocar en virtud del presente Convenio.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, la cuantía total de las sumas exigibles al empresario y a cualquier empleado, mandatario o persona a que se refiere el párrafo anterior no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

Artículo 8

Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

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

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o mandatario del empresario, u otra persona a cuyos servicios éste recurra para la prestación de los servicios relacionados con el transporte, no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso provinieron de una acción o una omisión de ese empleado, mandatario o persona realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Artículo 9

Normas especiales relativas a las mercaderías peligrosas

Si se ponen en poder del empresario mercaderías peligrosas que no están marcadas, etiquetadas, embaladas o documentadas de conformidad con las leyes o reglamentos sobre mercaderías peligrosas aplicables en el país en que se entreguen las mercaderías, el empresario, si en el momento de hacerse cargo de las mercaderías no tiene de otro modo conocimiento de su carácter peligroso, tendrá derecho:

a) a adoptar todas las precauciones que exijan las circunstancias del caso, y en particular, cuando las mercaderías constituyan un peligro inminente para las personas o los bienes, a destruir las mercaderías, a transformarlas en inofensivas o a deshacerse de ellas por otros medios lícitos sin que haya lugar al pago de una indemnización por el daño o la destrucción de las mercaderías que ocasione la adopción de esas precauciones; y

b) a ser reembolsado de todos los gastos que le hubiere ocasionado la adopción de las medidas a que se refiere el apartado a) por la persona que no haya cumplido la obligación que le incumbía en virtud de las leyes o reglamentos aplicables de informarle del carácter peligroso de las mercaderías.

Artículo 10

Derechos de garantía sobre las mercaderías

1. El empresario tendrá un derecho de retención sobre las mercaderías por los gastos y los créditos devengados con ocasión de los servicios relacionados con el transporte que haya prestado con respecto a esas mercaderías tanto durante el período en que responda de ellas como posteriormente. Sin embargo, ninguna de las disposiciones del presente Convenio afectará a la validez, conforme a la ley aplicable, de cualquier acuerdo contractual que amplíe los derechos de garantía del empresario sobre las mercaderías.

2. El empresario no podrá retener las mercaderías si se le ofrece garantía suficiente por la suma reclamada o si se deposita una suma equivalente en poder de un tercero designado de común acuerdo o en una institución oficial en el Estado donde el empresario tenga su establecimiento.

3. El empresario podrá, en la medida en que lo autorice la ley del Estado en que se encuentren las mercaderías, vender la totalidad o parte de las mercaderías sobre las que haya ejercido el derecho de retención conforme a lo dispuesto en este artículo a fin de obtener la suma necesaria para el cobro de su crédito. Este derecho de venta no se aplica a los contenedores, paletas u otros elementos de transporte o embalaje análogos que son de propiedad de una persona que no es el porteador ni el cargador y en los que figura claramente la marca de su propiedad, salvo en lo que concierne a los créditos del empresario nacidos de las reparaciones o mejoras que ha efectuado en los contenedores, paletas u otros elementos de transporte o embalaje análogos.

4. Antes de ejercer el derecho a vender las mercaderías, el empresario deberá hacer esfuerzos razonables para dar aviso de su intención al dueño de las mercaderías, a la persona de quien las haya recibido y a la persona facultada para recibirlas. El empresario rendirá cuentas debidamente del saldo del producto de la venta una vez deducidas las sumas adeudadas y los gastos razonables realizados en la venta. El derecho de venta se ejercerá por lo demás de conformidad con la ley del Estado en que se encuentren las mercaderías.

Artículo 11

Aviso de pérdida, daño o retraso

1. A menos que se dé al empresario aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, a más tardar el tercer día laborable siguiente al de la fecha en que éste haya puesto las mercaderías en poder de la persona facultada para recibirlas, el hecho de haberlas puesto en poder de esa persona establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el empresario ha entregado las mercaderías tal como aparecen descritas en el documento por él emitido conforme al apartado b) del párrafo 1 del artículo 4 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 se aplicarán igualmente si no se da aviso al empresario dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercaderías hayan llegado a su destinatario final, pero en ningún caso después de un plazo de 60 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercaderías hayan sido puestas en poder de la persona facultada para recibirlas.

3. Si el empresario participó en un examen o una inspección de las mercaderías en el momento en que se pusieron en poder de la persona facultada para recibirlas, no se requerirá aviso de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de ese examen o inspección.

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

5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega de las mercaderías, a menos que se haya dado aviso al empresario dentro de un plazo de 21 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercaderías hayan sido puestas en poder de la persona facultada para recibirlas.

Artículo 12

Prescripción de las acciones

1. Toda acción ejercitada en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un proceso judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años.

2. El plazo de prescripción empezará a correr:

a) desde el día en que el empresario haya puesto las mercaderías o una parte de ellas en poder o a disposición de una persona facultada para recibirlas, o

b) en caso de pérdida total de las mercaderías, desde el día en que la persona facultada para presentar una reclamación reciba del empresario aviso de que las mercaderías se han perdido o desde el día en que esa persona pueda considerar perdidas las mercaderías de conformidad con el párrafo 4 del artículo 5, si esta fecha es anterior.

3. El día en que empieza el plazo de prescripción quedará excluido del cómputo.

4. El empresario podrá en cualquier momento durante el plazo de prescripción prorrogar ese plazo mediante aviso al reclamante. El plazo podrá ser prorrogado nuevamente mediante otro aviso u otros avisos.

5. La acción de repetición contra el empresario que corresponda al porteador u otra persona podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que sea dentro de un plazo de 90 días contados desde que el porteador o esa otra persona haya sido declarado responsable en virtud de una acción ejercitada en contra suya, o haya satisfecho el crédito en que se fundaba esa acción, y que, dentro de un plazo razonable a contar desde la presentación contra el porteador o esa otra persona de una reclamación que pueda dar origen a una acción de repetición contra el empresario, se haya dado a éste aviso de la presentación de tal reclamación.

Artículo 13

Estipulaciones contractuales

1. Salvo que el presente Convenio disponga otra cosa, toda estipulación del contrato celebrado por el empresario, o de cualquier documento firmado o emitido por el empresario conforme a lo dispuesto en el artículo 4, será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. 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 anterior, el empresario podrá convenir en aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud del presente Convenio.

Artículo 14

Interpretación del Convenio

En la interpretación del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad de su aplicación.

Artículo 15

Convenios internacionales de transporte

El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones que resulten de un convenio internacional relativo al transporte internacional de mercaderías con fuerza obligatoria en un Estado que sea parte en el presente Convenio, o de cualquier ley de ese Estado por la que se dé efecto a un convenio relativo al transporte internacional de mercaderías.

Artículo 16

Unidad de cuenta

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 6 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 6 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 Parte 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 Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y el derecho especial de giro se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo anterior se efectuará de manera que, en lo posible, exprese en la moneda nacional del Estado Parte el mismo valor real que en el artículo 6 se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Partes comunicarán su método de cálculo al depositario 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.

H. PROYECTOS DE ARTICULOS 17 a 25 DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL PREPARADOS POR EL COMITE DE REDACCION Y APROBADOS POR LA SEGUNDA COMISION

Documento A/CONF.152/12

CLAUSULAS FINALES

[Original: inglés]
[15 de abril de 1991]

Artículo 17

Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas es el depositario del presente Convenio.

Artículo 18

Firma, ratificación, aceptación, aprobación, adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma en la sesión de clausura de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de los Terminales de Transporte en el Comercio Internacional y permanecerá abierto a la firma de todos los Estados en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, hasta el 30 de abril de 1992.

2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.

3. El presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios desde la fecha en que quede abierto a la firma.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 19

Aplicación a las unidades territoriales

1. Todo Estado integrado por dos o más unidades territoriales en las que sean aplicables distintos sistemas jurídicos en relación con las materias objeto del presente Convenio podrá declarar en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión que el presente Convenio se aplicará a todas sus unidades territoriales o sólo a una o varias de ellas y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.

2. En esas declaraciones se hará constar expresamente a qué unidades territoriales se aplica el Convenio.

3. Si, en virtud de una declaración hecha conforme a este artículo, el presente Convenio se aplica a una o varias de las unidades territoriales de un Estado Parte, pero no a todas ellas, el presente Convenio sólo será aplicable:

a) si los servicios relacionados con el transporte son prestados por un empresario cuyo establecimiento esté situado en una unidad territorial a la que se aplique el Convenio,

b) si los servicios relacionados con el transporte se prestan en una unidad territorial a la que se aplique el Convenio, o

c) si, de conformidad con las normas de derecho internacional privado, los servicios relacionados con el transporte se rigen por la legislación en vigor en una unidad territorial a la que se aplique el Convenio.

4. Si un Estado no hace ninguna declaración conforme al párrafo 1 de este artículo, el Convenio se aplicará a todas las unidades territoriales de ese Estado.

Artículo 20

Efecto de las declaraciones

1. Las declaraciones hechas conforme al artículo 19 en el momento de la firma estarán sujetas a confirmación cuando se proceda a la ratificación, la aceptación o la aprobación.

2. Las declaraciones y las confirmaciones de declaraciones se harán constar por escrito y se notificarán formalmente al depositario.

3. Toda declaración surtirá efecto en el momento de la entrada en vigor del presente Convenio respecto del Estado de que se trate. No obstante, toda declaración de la que el depositario reciba notificación formal después de esa entrada en vigor surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses contados desde la fecha en que haya sido recibida por el depositario.

4. Todo Estado que haga una declaración conforme al artículo 19 podrá retirarla en cualquier momento mediante notificación formal hecha por escrito al depositario. Este retiro surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses contados desde la fecha en que el depositario haya recibido la notificación.

Artículo 21

Reservas

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

Artículo 22

Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para cada Estado que llegue a ser Estado Contratante en el presente Convenio después de la fecha en que se haya depositado el quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.

3. Cada Estado Parte aplicará las disposiciones del presente Convenio a los servicios relacionados con el transporte concernientes a las mercaderías de las que el empresario se haga cargo en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha.

Artículo 23

Revisión e enmienda

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes en el presente Convenio para revisarlo o enmendarlo si lo solicita al menos un tercio de los Estados Partes.

2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

Artículo 24

Revisión de los límites de responsabilidad

1. A petición de al menos un cuarto de los Estados Partes, el depositario convocará una reunión de una comisión integrada por un representante de cada Estado Contratante para estudiar el aumento o, en su caso, la disminución de las cuantías establecidas en el artículo 6.

2. Si el presente Convenio entra en vigor más de cinco años después de haber sido abierto a la firma, el depositario convocará una reunión de la Comisión dentro del primer año siguiente a su entrada en vigor.

3. La reunión de la Comisión se celebrará al mismo tiempo y en el mismo lugar que el siguiente período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.

4. Para determinar si los límites deben ser modificados y, en caso afirmativo, en qué medida, se tendrán en cuenta los criterios siguientes, determinados sobre una base internacional, y cualquier otro criterio que se estime pertinente:

a) La cuantía en que se hayan modificado los límites de responsabilidad de cualquier convenio relativo al transporte;

b) El valor de las mercaderías manipuladas por los empresarios;

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

d) Las primas de seguros, en particular el seguro de la carga, el seguro de responsabilidad del empresario y el seguro que cubra los accidentes laborales;

e) El nivel medio de la indemnización de daños y perjuicios a que sean condenados los empresarios por la pérdida o el daño de las mercaderías o por el retraso en su entrega; y

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

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

6. No se podrá examinar ninguna enmienda de los límites de responsabilidad propuesta en virtud de este artículo antes de la expiración de un plazo de cinco años contados desde la fecha en que el presente Convenio haya quedado abierto a la firma.

7. Toda enmienda aprobada de conformidad con el párrafo 5 será notificada por el depositario a todos los Estados Contratantes. La enmienda se entenderá que ha sido aceptada a la expiración de un plazo de 18 meses contados desde que haya sido notificada, salvo que dentro de ese plazo al menos un tercio de los Estados que eran Estados Partes en el momento de la aprobación de la enmienda por la Comisión hayan comunicado al depositario que no la aceptan. La enmienda que se tenga por aceptada de conformidad con este párrafo entrará en vigor para todos los Estados Partes 18 meses después de su aceptación.

8. El Estado Parte que no haya aceptado una enmienda quedará no obstante obligado por ella, a menos que denuncie el presente Convenio a más tardar un mes antes de la entrada en vigor de la enmienda. Esa denuncia surtirá efecto cuando la enmienda entre en vigor.

9. Cuando una enmienda haya sido aprobada de conformidad con el párrafo 5, pero no haya expirado todavía el plazo de aceptación de 18 meses, todo Estado que llegue a ser Estado Parte en el presente Convenio durante ese plazo quedará obligado por la enmienda si ésta entra en vigor. El Estado que llegue a ser Estado Parte después de expirado ese plazo quedará obligado por las enmiendas que hayan sido aceptadas de conformidad con el párrafo 7.

10. El límite de responsabilidad aplicable será el que, de conformidad con los párrafos anteriores, esté en vigor en la fecha en que sobrevino el hecho que causó la pérdida, el daño o el retraso.

Artículo 25

Denuncia

1. Todo Estado Parte podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 8 del artículo 24, la denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

HECHO en Viena, el día ... de abril de mil novecientos noventa y uno, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

I. PROYECTOS DE ARTICULOS DE LA CONVENCION SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

1. Modificaciones a los artículos 1, 3, 4, 5 y 6 aprobadas por la Primera Comisión hasta el 8 de abril de 1991

Documento A/CONF.152/DC/L.2

[Original: inglés]
[9 de abril de 1991]

1. La segunda frase del inciso a) del artículo 1 dice lo siguiente:

"Sin embargo, no se considerará empresario a una persona cuando ésta sea un transportista."

2. En el párrafo 3 del artículo 4 se suprimieron las palabras "inciso b) del".

3. En el parrafo 3 del artículo 4 se añadió una segunda frase, redactada sobre la base de las INCOTERMS 1990:

"Cuando el cliente y el empresario hayan convenido en comunicarse electrónicamente, el documento mencionado en el párrafo 1) puede ser sustituido por un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalentes."

4. El párrafo 4 del artículo 4 se sustituyó por el texto del inciso k) del artículo 5 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagarés Internacionales, que dice lo siguiente:

El término "firma" designa la firma manuscrita, su facsímil o una autenticación equivalente efectuada por otros medios.

5. Las sugerencias de España contenidas en el documento A/CONF.152/C.1/L.20 se remitieron al Grupo de Redacción.

6. Se aprobó un nuevo inciso c) del párrafo 1 del artículo 6, tal como figura en el documento A/CONF.152/C.1/L.27.

2. Artículos 1, 3, 4 y 5

Documento A/CONF.152/DC/L.3

[Original: inglés]
[10 de abril de 1991]

Artículo 1

Definiciones

En el presente Convenio:

a) Por "empresario de terminal de transporte" (en adelante denominado el "empresario") se entiende toda persona que, en el ejercicio de su profesión, se hace cargo de mercaderías que son objeto de un transporte internacional a fin de prestar o de hacer prestar servicios relacionados con el transporte concernientes a esas mercaderías en una zona que está bajo su control o sobre la que tiene un derecho de acceso o de uso. Sin embargo, no se considerará empresario a la persona que sea porteador;

b) Cuando las mercaderías se agrupen en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término "mercaderías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje, si no ha sido suministrado por el empresario;

c) Por "transporte internacional" se entiende todo transporte respecto del cual consta, cuando el empresario se hace cargo de las mercaderías, que el lugar de partida y el lugar de destino se encuentran en dos Estados diferentes;

d) La expresión "servicios relacionados con el transporte" comprende servicios como el almacenamiento, el depósito, la carga, la descarga, la estiba, el arrumaje, el entablado y el trincado;

e) Por "aviso" se entiende el aviso dado en una forma por la que queda constancia de la información que contiene;

f) Por "solicitud" se entiende la solicitud hecha en una forma por la que queda constancia de la información que contiene.

Artículo 3

Período de responsabilidad

El empresario responde de las mercaderías desde el momento en que se hace cargo de ellas hasta el momento en que las pone en poder o a disposición de la persona facultada para recibirlas.

Artículo 4

Emisión del documento

1. El empresario podrá, y a solicitud del cliente deberá, en un plazo razonable y a su elección:

a) bien comunicar la recepción de las mercaderías firmando y fechando el documento que le presente el cliente en el que se designan las mercaderías, o

b) bien emitir un documento firmado en el que se designen las mercaderías, se comunique su recepción, con expresión de la fecha en que fueron recibidas, y se haga constar su estado y cantidad en la medida en que puedan determinarse por medios de verificación razonables.

2. Si el empresario no actúa conforme a lo dispuesto en los apartados a) o b) del párrafo 1, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha recibido las mercaderías en buen estado aparente. Esta presunción no se aplicará cuando los servicios prestados por el empresario se limiten al transbordo directo de las mercaderías de un medio de transporte a otro.

3. Los documentos a que se refiere el párrafo 1 podrán emitirse en cualquier forma por la que quede constancia de la información que contengan. Cuando el cliente y el empresario hayan convenido en comunicarse electrónicamente, los documentos a que se refiere el párrafo 1 podrán ser sustituidos por mensajes de intercambio electrónico de datos equivalentes.

4. La firma a que se refiere el párrafo 1 podrá ser una firma manuscrita, su facsímil o una autenticación equivalente efectuada por otros medios.

Artículo 5

Fundamento de la responsabilidad

1. El empresario será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo durante el período en que respondía de las mercaderías en el sentido del artículo 3, a menos que pruebe que él, sus empleados o mandatarios u otras personas a cuyos servicios recurra para la prestación de los servicios relacionados con el transporte adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Cuando el empresario, sus empleados o mandatarios u otras personas a cuyos servicios recurra para la prestación de los servicios relacionados con el transporte no hayan adoptado las medidas a que se refiere el párrafo 1 y ese incumplimiento concurra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso, el empresario será responsable sólo en la medida en que los perjuicios resultantes de la pérdida, el daño o el retraso puedan atribuirse a tal incumplimiento, a condición de que pruebe el importe de los perjuicios que no puedan atribuirse a él.

3. Hay retraso en la entrega de las mercaderías cuando el empresario no las pone en poder o a disposición de una persona facultada para recibirlas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro de un plazo razonable después de haber recibido de esa persona una solicitud de entrega de las mercaderías.

4. Si el empresario no pone las mercaderías en poder o a disposición de una persona facultada para recibirlas dentro de un plazo de 30 días consecutivos contados desde la fecha expresamente acordada o, a falta de tal acuerdo, dentro de un plazo de 30 días consecutivos después de haber recibido de esa persona una solicitud de entrega de las mercaderías, la persona facultada para presentar una reclamación por pérdida de las mercaderías podrá considerarlas perdidas.

3. Modificaciones de los artículos 18, 19, 21, 23 y 25 aprobadas por la Segunda Comisión

Documento A/CONF.152/DC/L.4

[Original: inglés]
[10 de abril de 1991]

1. En el párrafo 1 del artículo 18 habría que indicar la fecha de la última sesión de la Conferencia y que el Convenio permanecerá abierto a la firma hasta el 30 de abril de 1992.

2. El párrafo 3 del artículo 19 dice así:

"3. Si, en virtud de una declaración hecha conforme a este artículo, el presente Convenio se aplica a una o varias de las unidades territoriales de un Estado Parte, pero no a todas ellas, el presente Convenio sólo será aplicable:

a) si los servicios relacionados con el transporte son prestados por un empresario cuyo establecimiento esté situado en una unidad territorial a la que se aplique el Convenio,

b) si los servicios relacionados con el transporte se prestan en una unidad territorial a la que se aplique el Convenio, o

c) si, de conformidad con las normas de derecho internacional privado, los servicios relacionados con el transporte se rigen por la legislación en vigor en una unidad territorial a la que se aplique el Convenio."

3. La Segunda Comisión pidió al Comité de Redacción que armonizase el párrafo 3 del artículo 19 con el artículo 2 aprobado por la Primera Comisión.

4. En los párrafos 1 y 4 del artículo 21, sustitúyanse las palabras "conforme al presente Convenio" por "conforme al artículo 19".

5. Se sugirió en la Segunda Comisión que se estudiase la posibilidad de invertir el orden de los artículos 20 y 21, a fin de que la disposición sobre el efecto de las declaraciones figurase inmediatamente después del artículo 19.

6. Se sugirió que se incluyese en el párrafo 1 del artículo 23 una remisión al párrafo 6 del artículo 24, ya que esta última disposición prohíbe la enmienda de los límites de responsabilidad durante un plazo de cinco años contados desde la fecha en que el Convenio quede abierto a la firma, limitación que no se aplica a las enmiendas en general.

7. Se sugirió que en el párrafo 2 del artículo 25 figurase una remisión al párrafo 8 del artículo 24, ya que esta última disposición parece enunciar una excepción a la norma establecida en el párrafo 2 del artículo 25 con respecto a la fecha en que surtirán efecto las denuncias.

8. En las cláusulas solemnes que figuran al final del Convenio habría que indicar el lugar (Viena) y la fecha de adopción del Convenio.

4. Artículos 4, 6 a 9, 17, 18 y 21 a 25

Documento A/CONF.152/DC/L.5*

[Original: inglés]
[10 de abril de 1991]

Artículo 4

Emisión del documento

1. El empresario podrá, y a solicitud del cliente deberá, en un plazo razonable y a su elección:

a) bien comunicar la recepción de las mercaderías firmando y fechando el documento que le presente el cliente en el que se designan las mercaderías, o

b) bien emitir un documento firmado en el que se designen las mercaderías, se comunique su recepción, con expresión de la fecha en que fueron recibidas, y se haga constar su estado y cantidad en la medida en que puedan determinarse por medios de verificación razonables.

2. Si el empresario no actúa conforme a lo dispuesto en los apartados a) o b) del párrafo 1, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha recibido las mercaderías en buen estado aparente. Esta presunción no se aplicará cuando los servicios prestados por el empresario se limiten al transbordo directo de las mercaderías de un medio de transporte a otro.

3. Los documentos a que se refiere el párrafo 1 podrán emitirse en cualquier forma por la que quede constancia de la información que contengan. Cuando el cliente y el empresario hayan convenido en comunicarse electrónicamente, los documentos a que se refiere el párrafo 1 podrán ser sustituidos por mensajes de intercambio electrónico de datos equivalentes.

4. La firma a que se refiere el párrafo 1 podrá ser una firma manuscrita, su facsímil o una autenticación equivalente efectuada por otros medios.

Artículo 6

Limitación de la responsabilidad

1. a) La responsabilidad del empresario por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas.

b) No obstante, si las mercaderías se ponen en poder del empresario inmediatamente después de un transporte por mar o por vías de navegación interior, o si el empresario las entrega o ha de entregarlas para que sean objeto de tal transporte, la responsabilidad del empresario por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma que no exceda de 2,75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas. A los efectos de este párrafo, el transporte por mar o por vías de navegación interior comprende la recogida y la entrega en el puerto;

c) Cuando la pérdida o el daño de una parte de las mercaderías afecte al valor de otra parte, se tendrá en cuenta el peso total de las mercaderías perdidas o dañadas y de las mercaderías cuyo valor haya resultado afectado para determinar el límite de responsabilidad.

2. La responsabilidad del empresario por retraso en la entrega de las mercaderías con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media la remuneración que deba pagársele por sus servicios con respecto a las mercaderías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total de la remuneración debida por la remesa de que formen parte esas mercaderías.

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

4. El empresario podrá pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los párrafos 1, 2 y 3.

---

* A este documento se ha incorporado el documento A/CONF.152/DC/L.6/Corr. 1, de fecha 11 de abril de 1991 (en inglés únicamente).

Artículo 7

Aplicación a reclamaciones extracontractuales

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

2. Si se ejercita tal acción contra un empleado o mandatario del empresario, o contra otra persona a cuyos servicios éste recurra para la prestación de los servicios relacionados con el transporte, ese empleado, mandatario o persona, si prueba que ha actuado en el desempeño ordinario de sus funciones o encargo, podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el empresario pueda invocar en virtud del presente Convenio.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, la cuantía total de las sumas exigibles al empresario y a cualquier empleado, mandatario o persona a que se refiere el párrafo anterior no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

Artículo 8

Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

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

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o mandatario del empresario, u otra persona a cuyos servicios éste recurra para la prestación de los servicios relacionados con el transporte, no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el Artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso provinieron de una acción o una omisión de ese empleado, mandatario o persona realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Artículo 9

Normas especiales relativas a las mercaderías peligrosas

Si se ponen en poder del empresario mercaderías peligrosas que no están marcadas, etiquetadas, embaladas o documentadas de conformidad con las leyes o reglamentos sobre mercaderías peligrosas aplicables en el país en que se entreguen las mercaderías, el empresario, si en el momento de hacerse cargo de las mercaderías no tiene de otro modo conocimiento de su carácter peligroso, tendrá derecho:

a) a adoptar todas las precauciones que exijan las circunstancias, y en particular, cuando las mercaderías constituyan un peligro inminente para las personas o los bienes, a destruir las mercaderías a transformarlas en inofensivas o a deshacerse de ellas por otros medios lícitos sin que haya lugar al pago de una indemnización por el daño o la destrucción de las mercaderías resultante de esas precauciones; y

b) a ser reembolsado de todos los gastos que le hubiere ocasionado la adopción de las medidas a que se refiere el apartado a) por la persona que no haya cumplido la obligación que le incumbía en virtud de las leyes o reglamentos aplicables de informarle del carácter peligroso de las mercaderías.

CLAUSULAS FINALES

Artículo 17

Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas es el depositario del presente Convenio.

Artículo 18

Firma, ratificación, aceptación, aprobación, adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma en la sesión de clausura de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de los Terminales de Transporte en el Comercio Internacional y permanecerá abierto a la firma de todos los Estados en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, hasta el 30 de abril de 1992.

2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.

3. El presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios desde la fecha en que quede abierto a la firma.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 21

Efecto de las declaraciones

1. Las declaraciones hechas conforme al artículo 19 en el momento de la firma estarán sujetas a confirmación cuando se proceda a la ratificación, la aceptación o la aprobación.

2. Las declaraciones y las confirmaciones de declaraciones se harán constar por escrito y se notificarán formalmente al depositario.

3. Toda declaración surtirá efecto en el momento de la entrada en vigor del presente Convenio respecto del Estado de que se trate. No obstante, toda declaración de la que el depositario reciba notificación formal después de esa entrada en vigor surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses contados desde la fecha en que haya sido recibida por el depositario.

4. Todo Estado que haga una declaración conforme al artículo 19 podrá retirarla en cualquier momento mediante notificación formal hecha por escrito al depositario. Este retiro surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses contados desde la fecha en que el depositario haya recibido la notificación.

Artículo 22

Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para cada Estado que llegue a ser Estado Contratante en el presente Convenio después de la fecha en que se haya depositado el quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.

3. Cada Estado Parte aplicará las disposiciones del presente Convenio a los servicios relacionados con el transporte concernientes a las mercaderías de las que el empresario se haga cargo en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha.

Artículo 23

Revisión e enmienda

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes en el presente Convenio para revisarlo o enmendarlo si lo solicita al menos un tercio de los Estados Partes.

2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

Artículo 24

Revisión de los límites de responsabilidad

1. A petición de al menos un cuarto de los Estados Partes, el depositario reunirá una comisión integrada por un representante de cada Estado Contratante para estudiar el aumento o, en su caso, la disminución de las cuantías establecidas en el artículo 6.

2. Si el presente Convenio entra en vigor más de cinco años después de haber sido abierto a la firma, el depositario convocará a una reunión de la Comisión dentro del primer año siguiente a su entrada en vigor.

3. La reunión de la Comisión se celebrará al mismo tiempo y en el mismo lugar que el siguiente período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.

4. Para determinar si los límites deben ser modificados y, en caso afirmativo, en qué medida, se tendrán en cuenta los criterios siguientes, determinados sobre una base internacional, y cualquier otro criterio que se estime pertinente:

a) La cuantía en que se hayan modificado los límites de responsabilidad de cualquier convenio relativo al transporte;

b) El valor de las mercaderías manipuladas por los empresarios;

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

d) Las primas de seguro, en particular el seguro de la carga, el seguro de responsabilidad del empresario y el seguro que cubra los accidentes laborales;

e) El nivel medio de la indemnización de daños y perjuicios a que sean condenados los empresarios por la pérdida o el daño de las mercaderías o por el retraso en su entrega; y

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

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

6. No se podrá examinar ninguna enmienda de los límites de responsabilidad propuesta en virtud de este artículo antes de la expiración de un plazo de cinco años contados desde la fecha en que el presente Convenio haya quedado abierto a la firma.

7. Toda enmienda aprobada de conformidad con el párrafo 5 será notificada por el depositario a todos los Estados Contratantes. La enmienda se entenderá que ha sido aceptada a la expiración de un plazo de 18 meses contados desde que haya sido notificada, salvo que dentro de ese plazo al menos un tercio de los Estados que eran Estados Partes en el momento de la aprobación de la enmienda por la Comisión hayan comunicado al depositario que no la aceptan. La enmienda que se tenga por aceptada de conformidad con este párrafo entrará en vigor para todos los Estados Partes 18 meses después de su aceptación.

8. El Estado Parte que no haya aceptado una enmienda quedará no obstante obligado por ella, al menos que denuncie el presente Convenio a más tardar un mes antes de la entrada en vigor de la enmienda. Esa denuncia surtirá efecto cuando la enmienda entre en vigor.

9. Cuando una enmienda haya sido aprobada de conformidad con el párrafo 5, pero no haya expirado todavía el plazo de aceptación de 18 meses, todo Estado que llegue a ser Estado Parte en el presente Convenio durante ese plazo quedará obligado por la enmienda si ésta entra en vigor. El Estado que llegue a ser Estado Parte después de expirado ese plazo quedará obligado por las enmiendas que hayan sido aceptadas de conformidad con el párrafo 7.

10. El límite de la responsabilidad aplicable será el que, de Conformidad con los párrafos anteriores, esté en vigor en la fecha en que sobrevino el hecho que causó la pérdida, el daño o el retraso.

Artículo 25

Denuncia

1. Todo Estado Parte podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 8 del artículo 24, la denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

HECHO en Viena, el día ... de abril de mil novecientos noventa y uno, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

5. Modificaciones introducidas en los artículos 19 y 21 aprobados por la Segunda Comisión

Documento A/CONF.152/DC/L.6

[Original: inglés]
[12 de abril de 1991]

En el curso de la aprobación del informe de la Segunda Comisión, se indicó que la enmienda al párrafo 1 del artículo 21 a fin de que se hiciera referencia concretamente a las declaraciones hechas en virtud del artículo 19 había dado lugar a un solapamiento entre el párrafo 2 del artículo 19 y el párrafo 2 del artículo 21 en lo tocante a los requisitos formales de las declaraciones hechas en virtud del artículo 19. En consecuencia, se propusieron las siguientes modificaciones al texto de los artículos 19 y 21:

i) en el párrafo 2 del artículo 19, incorpórense las palabras "por escrito" después de las palabras "serán notificadas";

ii) en el párrafo 2 del artículo 21, suprímanse las palabras "Las declaraciones y", y trasládese el resto del párrafo 2 al párrafo 1, como segunda oración de ese párrafo 1.

J. PROPUESTAS Y ENMIENDAS PRESENTADAS AL PLENO DE LA CONFERENCIA

China

Documento A/CONF.152/L.2

[Original: chino]
[12 de abril de 1991]

Título de la Convención

El título del proyecto de Convención debería decir: "Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el transporte internacional de mercaderías".

China

Documento A/CONF.152/L.3

[Original: chino]
[12 de abril de 1991]

Artículo 9

1. Se propone añadir al artículo 9 un nuevo apartado c) basado en el párrafo 4 artículo 13 de las Reglas de Hamburgo, que diga lo siguiente:

"c) En los casos en que las disposiciones del apartado a) de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser trasladadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización."

2. Si no es posible añadir dicho apartado, se propone que se modifique el apartado a) como sigue:

i) Insértense después de "adoptar todas las precauciones", las palabras "y medidas de urgencia";

ii) Insértense después de "constituyan un peligro inminente para las personas o los bienes", las palabras "o cuando ese peligro se haya realizado";

iii) Sustitúyanse las palabras "resultante de esas precauciones" por "resultante de esas medidas".

Países Bajos y Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

Documento A/CONF.152/L.4

[Original: inglés]
[15 de abril de 1991]

Párrafo 1 del artículo 22

En el párrafo 1, se propone sustituir la palabra "quinto" por la palabra "décimo".

Alemania, Australia, Italia y Japón

Documento A/CONF.152/L.5

[Original: inglés]
[15 de abril de 1991]

Artículo 1, inciso a)

La segunda frase del inciso a) del artículo 1 debe decir:

"Sin embargo, no se considerará empresario a la persona que sea porteador en virtud de las normas de derecho aplicables que rigen el transporte."

China, España, Estados Unidos de América, México, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas

Documento A/CONF.152/L.6

[Original: inglés]
[16 de abril de 1991]

Preámbulo

Los Estados Contratantes:

Considerando los problemas que creados por la incertidumbre acerca del régimen jurídico aplicable a las mercaderías objeto de transporte internacional cuando éstas no están a cargo del porteador ni de los interesados en la propiedad de la carga sino a cargo del empresario de una terminal de transporte en el comercio internacional;

Con el propósito de facilitar la circulación de las mercaderías mediante el establecimiento de normas uniformes sobre la responsabilidad por la pérdida, el daño o el retraso sobrevenidos a las mercaderías mientras están a cargo del empresario de la terminal de transporte y no están amparadas por las leyes de transporte basadas en los convenios aplicables a los diversos modos de transporte;

Reafirmando su convicción de que la armonización y la unificación progresivas del derecho mercantil internacional, al reducir o eliminar los obstáculos de carácter jurídico que se oponen a la corriente de comercio internacional, en especial los que afectan a los países en desarrollo, contribuirían notablemente a la cooperación económica universal entre todos los Estados sobre una base de igualdad, equidad e interés común y a la eliminación de la discriminación en el comercio internacional y, por lo tanto, al bienestar de todos los pueblos,

Han convenido en lo siguiente:

Estados Unidos de América

Documento A/CONF.152/L.7

[Original: inglés]
[16 de abril de 1991]

Artículo 21

Se propone el siguiente texto del artículo 21:

"1. Los Estados podrán decidir que las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a las empresas de carga y descarga cuyos derechos y obligaciones se determinen de conformidad con las normas jurídicas aplicables por las que se rija el transporte.

2. No se podrán hacer otras reservas al presente Convenio."

ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL Y CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

Documento A/CONF.152/13

1. La Asamblea General de las Naciones Unidas, habiendo examinado el capítulo II del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su 22° período de sesiones, celebrado en 1989 (A/44/17), y el anexo I de ese informe, en el que figuraba un proyecto de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional, decidió por su resolución 44/33, de 4 de diciembre de 1989, que se celebrara una conferencia internacional de plenipotenciarios en Viena, del 2 al 19 de abril de 1991, a fin de examinar el proyecto preparado por la Comisión y de incorporar los resultados de sus trabajos en un convenio internacional sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional.

2. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional se celebró en Viena, Austria, del 2 al 19 de abril de 1991.

3. Estuvieron representados en la Conferencia los 48 Estados siguientes: Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Austria, Bélgica, Bolivia, Brasil, Bulgaria, Canadá, Chile, China, Dinamarca, Egipto, Emiratos Arabes Unidos, España, Estados Unidos de América, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Guinea, India, Indonesia, Irán (República Islámica del), Iraq, Israel, Italia, Jamahiriya Arabe Libia, Japón, Lesotho, Marruecos, México, Nigeria, Omán, Países Bajos, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República de Corea, República Socialista Soviética de Bielorrusia, República Socialista Soviética de Ucrania, Suecia, Suiza, Tailandia, Turquía, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Viet Nam, Yemen y Yugoslavia.

4. La Asamblea General había pedido al Secretario General que invitase a los representantes de las organizaciones que hubiesen recibido una invitación permanente de la Asamblea General para participar en calidad de observadores en los períodos de sesiones y en los trabajos de todas las conferencias internacionales convocadas bajo sus auspicios a participar en calidad de observadores en la Conferencia, de conformidad con las resoluciones 3237 (XXIX), de 22 de noviembre de 1974, y 31/152, de 20 de diciembre de 1976, de la Asamblea General; que invitase a los representantes de los movimientos de liberación nacional reconocidos en su región por la Organización de la Unidad Africana a participar en la Conferencia en calidad de observadores, de conformidad con la resolución 3280 (XXIX) de la Asamblea General, de 10 de diciembre de 1974; y que invitase a los organismos especializados y al Organismo Internacional de Energía Atómica, así como a los órganos interesados de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales interesadas, a estar representados por observadores en la Conferencia. Además, se invitó a las organizaciones no gubernamentales interesadas a estar representadas por observadores en la Conferencia. Las siguientes organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales aceptaron esta invitación y estuvieron representadas por observadores en la Conferencia:

Secretaría de las Naciones Unidas

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente

Organismos especializados

Organización Marítima Internacional

Otras organizaciones intergubernamentales

Comisión Central para la Navegación del Rin
Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado
Liga de los Estados Arabes
Organización Intergubernamental de Transportes Internacionales por Ferrocarril

Movimientos de liberación

Congreso Panafricano de Azania

Organizaciones no gubernamentales

Asociación de Transporte Aéreo Internacional
Asociación Internacional de Puertos
Cámara Naviera Internacional
Centro Regional de Arbitraje Mercantil Internacional de El Cairo
Comité Marítimo Internacional
Consejos de Cargadores de Europa
Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga de América Latina y del Caribe

Instituto Argentino-Uruguayo de Derecho Comercial
Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores
Unión Internacional de Seguros de Transportes
Unión Internacional de Transportes por Carretera

5. La Conferencia eligió Presidente al Sr. José María Abascal (México).

6. La Conferencia eligió Vicepresidentes a los representantes de los Estados siguientes: Argentina, Australia, Bélgica, Bulgaria, China, Egipto, España, Filipinas, Gabón, Irán (República Islámica del), Italia, Japón, Marruecos, Nigeria, República Socialista Soviética de Bielorrusia, Suecia, Tailandia, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Yugoslavia.

7. La Conferencia estableció los siguientes órganos:

Mesa de la Conferencia

Presidente: El Presidente de la Conferencia
Miembros: El Presidente y los Vicepresidentes de la Conferencia y los Presidentes de la Primera Comisión y la Segunda Comisión y el Presidente del Comité de Redacción

Primera Comisión

Presidente: Sr. Jean-Paul Beraudo (Francia)
Vicepresidente: Sr. Mahmoud Soliman (Egipto)
Relator: Sr. Abbas Safarian Nematabad (República Islámica del Irán)

Segunda Comisión

Presidente: Sra. Jelena Vilus (Yusgoslavia)
Vicepresidente: Sr. Ken Fujishita (Japón)
Relator: Sra. Sylvia Strolz (Austria)

Comité de Redacción

Presidente: Sr. P.C. Rao (India)
Miembros: Alemania, China, Egipto, España, Estados Unidos de América, Filipinas, Francia, Guinea, Marruecos, México, Nigeria, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Socialista Soviética de Ucrania y Unión de Republicas Socialistas Soviéticas

Comisión de Verificación de Poderes

Presidente: Sr. Ross Hornby (Canadá)
Miembros: Argentina, Canadá, China, Estados Unidos de América, Guinea, Irán (República Islámica del), Lesotho, México y República Socialista Soviética de Ucrania

8. El Secretario General de las Naciones Unidas estuvo representado por el Sr. Carl-August Fleischhauer, Secretario General Adjunto de Asuntos Jurídicos, Asesor Jurídico, Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas. El Sr. Eric E. Bergsten, Jefe de la Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas, actuó como Secretario Ejecutivo.

9. La Asamblea General, por su resolución 44/33, de 4 de diciembre de 1989, en la que se convocaba la Conferencia, remitió a ésta, como base para el examen de la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional, el proyecto de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional contenido en el anexo I del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su 22° período de sesiones (A/CONF.152/5).

10. La Conferencia encomendó a la Primera Comisión el examen del texto de los artículos 1 a 16 y del artículo 20 del proyecto de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional. La Conferencia encomendó a la Segunda Comisión el examen de los artículos 17 a 19 y 21 a 25 del proyecto de convención.

11. La Conferencia, basándose en las deliberaciones que constan en las actas resumidas de las sesiones plenarias (A/CONF.152/SR.1 a 8), en las actas resumidas (A/CONF.152/C.1/SR.1 a 18) y el informe (A/CONF.152/9) de la Primera Comisión y en las actas resumidas (A/CONF.152/C.2/SR.1 a 4) y el informe (A/CONF.152/10 y Add.1) de la Segunda Comisión, elaboró el Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional.

12. Ese Convenio, cuyo texto se reproduce en el anexo de la presente Acta Final, fue adoptado por la Conferencia el 17 de abril de 1991 y quedó abierto a la firma en la sesión de clausura de la Conferencia, el 19 de abril de 1991. El Convenio permanecerá abierto a la firma en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, hasta el 30 de abril de 1992. Quedó también abierto a la adhesión el 19 de abril de 1991.

13. El Convenio queda depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

HECHA en Viena, Austria, el día diecinueve de abril de mil novecientos noventa y uno, en un solo ejemplar, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los representantes han firmado la presente Acta Final.

Presidente

Secretario Ejecutivo

Anexo

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

PREAMBULO

LOS ESTADOS CONTRATANTES,

REAFIRMANDO SU CONVICCION de que la armonización y la unificación progresivas del derecho mercantil internacional, al reducir o eliminar los obstáculos de carácter jurídico que se oponen a la corriente de comercio internacional, en especial los que afectan a los países en desarrollo, contribuirían notablemente a la cooperación económica universal entre todos los Estados sobre una base de igualdad, equidad e interés común y a la eliminación de la discriminación en el comercio internacional y, por lo tanto, al bienestar de todos los pueblos,

CONSIDERANDO los problemas creados por la incertidumbre acerca del régimen jurídico aplicable a las mercaderías objeto de transporte internacional cuando no están a cargo del porteador ni de los interesados en la propiedad de la carga sino a cargo del empresario de una terminal de transporte en el comercio internacional,

DESEANDO facilitar la circulación de las mercaderías mediante el establecimiento de normas uniformes sobre la responsabilidad por la pérdida o el daño de esas mercaderías, o por el retraso en su entrega, mientras están a cargo del empresario de la terminal de transporte y no están amparadas por las leyes de transporte basadas en los convenios aplicables a los diversos modos de transporte,

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

Artículo 1

Definiciones

En el presente Convenio:

a) Por "empresario de terminal de transporte" (en adelante denominado "empresario") se entiende toda persona que, en el ejercicio de su profesión, se hace cargo de mercaderías que son objeto de transporte internacional a fin de prestar o de hacer prestar servicios relacionados con el transporte con respecto a esas mercaderías en una zona que está bajo su control o sobre la que tiene un derecho de acceso o de uso. Sin embargo, no se considerará empresario a la persona que sea porteador en virtud de las normas jurídicas aplicables por las que se rija el transporte;

b) Cuando las mercaderías se agrupen en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término "mercaderías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje, si no ha sido suministrado por el empresario;

c) Por "transporte internacional" se entiende todo transporte respecto del cual consta, cuando el empresario se hace cargo de las mercaderías, que el lugar de partida y el lugar de destino se encuentran en dos Estados diferentes;

d) La expresión "servicios relacionados con el transporte" comprende servicios como el almacenamiento, el depósito, la carga, la descarga, la estiba, el arrumaje, el entablado y el trincado;

e) Por "aviso" se entiende todo aviso dado en una forma por la que queda constancia de la información que contiene;

f) Por "solicitud" se entiende toda solicitud hecha en una forma por la que queda constancia de la información que contiene.

Artículo 2

Ambito de aplicación

1. El presente Convenio se aplicará a los servicios relacionados con el transporte que se presten respecto de mercaderías que son objeto de transporte internacional:

a) cuando los servicios relacionados con el transporte sean prestados por un empresario cuyo establecimiento esté situado en un Estado Parte,

b) cuando los servicios relacionados con el transporte se presten en un Estado Parte, o

c) cuando, de conformidad con las normas de derecho internacional privado, los servicios relacionados con el transporte se rijan por la ley de un Estado Parte.

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

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

Artículo 3

Período de responsabilidad

El empresario responde de las mercaderías desde el momento en que se hace cargo de ellas hasta el momento en que las pone en poder o a disposición de la persona facultada para recibirlas.

Artículo 4

Emisión del documento

1. El empresario podrá, y a solicitud del cliente deberá, en un plazo razonable y a su elección:

a) bien acusar recibo de las mercaderías firmando y fechando el documento que le presente el cliente en el que se identifican las mercaderías, o

b) bien emitir un documento firmado en el que se identifiquen las mercaderías, se acuse su recibo, con expresión de la fecha en que fueron recibidas, y se haga constar su estado y cantidad en la medida en que puedan determinarse por medios de verificación razonables.

2. Si el empresario no actúa conforme a lo dispuesto en los apartados a) o b) del párrafo 1, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha recibido las mercaderías en buen estado aparente. Esta presunción no se aplicará cuando los servicios prestados por el empresario se limiten al traslado inmediato de las mercaderías de un medio de transporte a otro.

3. Los documentos a que se refiere el párrafo 1 podrán emitirse en cualquier forma por la que quede constancia de la información que contengan. Cuando el cliente y el empresario hayan convenido en comunicarse electrónicamente, los documentos a que se refiere el párrafo 1 podrán ser sustituidos por un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente.

4. La firma a que se refiere el párrafo 1 podrá ser una firma manuscrita, su facsímil o una autenticación equivalente efectuada por otros medios.

Artículo 5

Fundamento de la responsabilidad

1. El empresario será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo durante el período en que respondía de las mercaderías en el sentido del artículo 3, a menos que pruebe que él, sus empleados o mandatarios u otras personas a cuyos servicios recurra para la prestación de los servicios relacionados con el transporte adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Cuando el empresario, sus empleados o mandatarios u otras personas a cuyos servicios recurra para la prestación de los servicios relacionados con el transporte no hayan adoptado las medidas a que se refiere el párrafo 1 y ese incumplimiento concurra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso, el empresario será responsable sólo en la medida en que los perjuicios resultantes de la pérdida, el daño o el retraso puedan atribuirse a tal incumplimiento, a condición de que pruebe el importe de los perjuicios que no puedan atribuirse a él.

3. Hay retraso en la entrega de las mercaderías cuando el empresario no las pone en poder o a disposición de una persona facultada para recibirlas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro de un plazo razonable después de haber recibido de esa persona una solicitud de entrega de las mercaderías.

4. Si el empresario no pone las mercaderías en poder o a disposición de una persona facultada para recibirlas dentro de un plazo de 30 días consecutivos contados desde la fecha expresamente acordada o, a falta de tal acuerdo, dentro de un plazo de 30 días consecutivos después de haber recibido de esa persona una solicitud de entrega de las mercaderías, la persona facultada para presentar una reclamación por pérdida de las mercaderías podrá considerarlas perdidas.

Artículo 6

Limitación de la responsabilidad

1. a) La responsabilidad del empresario por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas;

b) No obstante, si las mercaderías se ponen en poder del empresario inmediatamente después de un transporte por mar o por vías de navegación interior, o si el empresario las entrega o ha de entregarlas para que sean objeto de tal transporte, la responsabilidad del empresario por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma que no exceda de 2,75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas. A los efectos de este párrafo, el transporte por mar o por vías de navegación interior comprende la recogida y la entrega en el puerto;

c) Cuando la pérdida o el daño de una parte de las mercaderías afecte al valor de otra parte, se tendrá en cuenta el peso total de las mercaderías perdidas o dañadas y de las mercaderías cuyo valor haya resultado afectado para determinar el límite de responsabilidad.

2. La responsabilidad del empresario por retraso en la entrega de las mercaderías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media la remuneración que deba pagársele por sus servicios con respecto a las mercaderías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total de la remuneración debida por la remesa de que formen parte esas mercaderías.

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

4. El empresario podrá pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los párrafos 1, 2 y 3.

Artículo 7

Aplicación a reclamaciones extracontractuales

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

2. Si se ejercita tal acción contra un empleado o mandatario del empresario, o contra otra persona a cuyos servicios éste recurra para la prestación de los servicios relacionados con el transporte, ese empleado, mandatario o persona, si prueba que ha actuado en el desempeño ordinario de sus funciones o encargo, podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el empresario pueda invocar en virtud del presente Convenio.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, la cuantía total de las sumas exigibles al empresario y a cualquier empleado, mandatario o persona a que se refiere el párrafo anterior no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

Artículo 8

Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

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

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o mandatario del empresario, u otra persona a cuyos servicios éste recurra para la prestación de los servicios relacionados con el transporte, no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso provinieron de una acción o una omisión de ese empleado, mandatario o persona realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Artículo 9

Normas especiales relativas a las mercaderías peligrosas

Si se ponen en poder del empresario mercaderías peligrosas que no están marcadas, etiquetadas, embaladas o documentadas de conformidad con las leyes o reglamentos sobre mercaderías peligrosas aplicables en el país en que se entreguen las mercaderías, el empresario, si en el momento de hacerse cargo de las mercaderías no tiene de otro modo conocimiento de su carácter peligroso, tendrá derecho:

a) a adoptar todas las precauciones que exijan las circunstancias del caso, y en particular, cuando las mercaderías constituyan un peligro inminente para las personas o los bienes, a destruir las mercaderías, a transformarlas en inofensivas o a deshacerse de ellas por otros medios lícitos sin que haya lugar al pago de una indemnización por el daño o la destrucción de las mercaderías que ocasione la adopción de esas precauciones; y

b) a ser reembolsado de todos los gastos que le hubiere ocasionado la adopción de las medidas a que se refiere el apartado a) por la persona que no haya cumplido la obligación que le incumbía en virtud de las leyes o reglamentos aplicables de informarle del carácter peligroso de las mercaderías.

Artículo 10

Derechos de garantía sobre las mercaderías

1. El empresario tendrá un derecho de retención sobre las mercaderías por los gastos y los créditos devengados con ocasión de los servicios relacionados con el transporte que haya prestado con respecto a esas mercaderías tanto durante el período en que responda de ellas como posteriormente. Sin embargo, ninguna de las disposiciones del presente Convenio afectará a la validez, conforme a la ley aplicable, de cualquier acuerdo contractual que amplíe los derechos de garantía del empresario sobre las mercaderías.

2. El empresario no podrá retener las mercaderías si se le ofrece garantía suficiente por la suma reclamada o si se deposita una suma equivalente en poder de un tercero designado de común acuerdo o en una institución oficial en el Estado donde el empresario tenga su establecimiento.

3. El empresario podrá, en la medida en que lo autorice la ley del Estado en que se encuentren las mercaderías, vender la totalidad o parte de las mercaderías sobre las que haya ejercido el derecho de retención conforme a lo dispuesto en este artículo a fin de obtener la suma necesaria para el cobro de su crédito. Este derecho de venta no se aplica a los contenedores, paletas u otros elementos de transporte o embalaje análogos que son de propiedad de una persona que no es el porteador ni el cargador y en los que figura claramente la marca de su propiedad, salvo en lo que concierne a los créditos del empresario nacidos de las reparaciones o mejoras que ha efectuado en los contenedores, paletas u otros elementos de transporte o embalaje análogos.

4. Antes de ejercer el derecho a vender las mercaderías, el empresario deberá hacer esfuerzos razonables para dar aviso de su intención al dueño de las mercaderías, a la persona de quien las haya recibido y a la persona facultada para recibirlas. El empresario rendirá cuentas debidamente del saldo del producto de la venta una vez deducidas las sumas adeudadas y los gastos razonables realizados en la venta. El derecho de venta se ejercerá por lo demás de conformidad con la ley del Estado en que se encuentren las mercaderías.

Artículo 11

Aviso de pérdida, daño o retraso

1. A menos que se dé al empresario aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, a más tardar el tercer día laborable siguiente al de la fecha en que éste haya puesto las mercaderías en poder de la persona facultada para recibirlas, el hecho de haberlas puesto en poder de esa persona establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el empresario ha entregado las mercaderías tal como aparecen descritas en el documento por él emitido conforme al apartado b) del párrafo 1 del artículo 4 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 se aplicarán igualmente si no se da aviso al empresario dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercaderías hayan llegado a su destinatario final, pero en ningún caso después de un plazo de 60 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercaderías hayan sido puestas en poder de la persona facultada para recibirlas.

3. Si el empresario participó en un examen o una inspección de las mercaderías en el momento en que se pusieron en poder de la persona facultada para recibirlas, no se requerirá aviso de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de ese examen o inspección.

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

5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega de las mercaderías, a menos que se haya dado aviso al empresario dentro de un plazo de 21 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercaderías hayan sido puestas en poder de la persona facultada para recibirlas.

Artículo 12

Prescripción de las acciones

1. Toda acción ejercitada en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un proceso judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años.

2. El plazo de prescripción empezará a correr:

a) desde el día en que el empresario haya puesto las mercaderías o una parte de ellas en poder o a disposición de una persona facultada para recibirlas, o

b) en caso de pérdida total de las mercaderías, desde el día en que la persona facultada para presentar una reclamación reciba del empresario aviso de que las mercaderías se han perdido o desde el día en que esa persona pueda considerar perdidas las mercaderías de conformidad con el párrafo 4 del artículo 5, si esta fecha es anterior.

3. El día en que empieza el plazo de prescripción quedará excluido del cómputo.

4. El empresario podrá en cualquier momento durante el plazo de prescripción prorrogar ese plazo mediante aviso al reclamante. El plazo podrá ser prorrogado nuevamente mediante otro aviso u otros avisos.

5. La acción de repetición contra el empresario que corresponda al porteador u otra persona podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que sea dentro de un plazo de 90 días contados desde que el porteador o esa otra persona haya sido declarado responsable en virtud de una acción ejercitada en contra suya, o haya satisfecho el crédito en que se fundaba esa acción, y que, dentro de un plazo razonable a contar desde la presentación contra el porteador o esa otra persona de una reclamación que pueda dar origen a una acción de repetición contra el empresario, se haya dado a éste aviso de la presentación de tal reclamación.

Artículo 13

Estipulaciones contractuales

1. Salvo que el presente Convenio disponga otra cosa, toda estipulación del contrato celebrado por el empresario, o de cualquier documento firmado o emitido por el empresario conforme a lo dispuesto en el artículo 4, será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. 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 anterior, el empresario podrá convenir en aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud del presente Convenio.

Artículo 14

Interpretación del Convenio

En la interpretación del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad de su aplicación.

Artículo 15

Convenios internacionales de transporte

El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones que resulten de un convenio internacional relativo al transporte internacional de mercaderías con fuerza obligatoria en un Estado que sea parte en el presente Convenio, o de cualquier ley de ese Estado por la que se dé efecto a un convenio relativo al transporte internacional de mercaderías.

Artículo 16

Unidad de cuenta

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 6 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 6 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 Parte 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 Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y el derecho especial de giro se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo anterior se efectuará de manera que, en lo posible, exprese en la moneda nacional del Estado Parte el mismo valor real que en el artículo 6 se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Partes comunicarán su método de cálculo al depositario 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.

CLAUSULAS FINALES

Artículo 17

Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas es el depositario del presente Convenio.

Artículo 18

Firma, ratificación, aceptación, aprobación, adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma en la sesión de clausura de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional y permanecerá abierto a la firma de todos los Estados en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, hasta el 30 de abril de 1992.

2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.

3. El presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios desde la fecha en que quede abierto a la firma.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 19

Aplicación a las unidades territoriales

1. Todo Estado integrado por dos o más unidades territoriales en las que sean aplicables distintos sistemas jurídicos en relación con las materias objeto del presente Convenio podrá declarar en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión que el presente Convenio se aplicará a todas sus unidades territoriales o sólo a una o varias de ellas y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.

2. En esas declaraciones se hará constar expresamente a qué unidades territoriales se aplica el Convenio.

3. Si, en virtud de una declaración hecha conforme a este artículo, el presente Convenio se aplica a una o varias de las unidades territoriales de un Estado Parte, pero no a todas ellas, el presente Convenio sólo será aplicable:

a) si los servicios relacionados con el transporte son prestados por un empresario cuyo establecimiento esté situado en una unidad territorial a la que se aplique el Convenio,

b) si los servicios relacionados con el transporte se prestan en una unidad territorial a la que se aplique el Convenio, o

c) si, de conformidad con las normas de derecho internacional privado, los servicios relacionados con el transporte se rigen por la legislación en vigor en una unidad territorial a la que se aplique el Convenio.

4. Si un Estado no hace ninguna declaración conforme al párrafo 1 de este artículo, el Convenio se aplicará a todas las unidades territoriales de ese Estado.

Artículo 20

Efecto de las declaraciones

1. Las declaraciones hechas conforme al artículo 19 en el momento de la firma estarán sujetas a confirmación cuando se proceda a la ratificación, la aceptación o la aprobación.

2. Las declaraciones y las confirmaciones de declaraciones se harán constar por escrito y se notificarán formalmente al depositario.

3. Toda declaración surtirá efecto en el momento de la entrada en vigor del presente Convenio respecto del Estado de que se trate. No obstante, toda declaración de la que el depositario reciba notificación formal después de esa entrada en vigor surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses contados desde la fecha en que haya sido recibida por el depositario.

4. Todo Estado que haga una declaración conforme al artículo 19 podrá retirarla en cualquier momento mediante notificación formal hecha por escrito al depositario. Este retiro surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses contados desde la fecha en que el depositario haya recibido la notificación.

Artículo 21

Reservas

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

Artículo 22

Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para cada Estado que llegue a ser Estado Contratante en el presente Convenio después de la fecha en que se haya depositado el quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.

3. Cada Estado Parte aplicará las disposiciones del presente Convenio a los servicios relacionados con el transporte concernientes a las mercaderías de las que el empresario se haga cargo en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha.

Artículo 23

Revisión y enmienda

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes en el presente Convenio para revisarlo o enmendarlo si lo solicita al menos un tercio de los Estados Partes.

2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

Artículo 24

Revisión de los límites de responsabilidad

1. A petición de al menos un cuarto de los Estados Partes, el depositario convocará una reunión de una comisión integrada por un representante de cada Estado Contratante para estudiar el aumento o la disminución de las cuantías establecidas en el artículo 6.

2. Si el presente Convenio entra en vigor más de cinco años después de haber sido abierto a la firma, el depositario convocará una reunión de la Comisión dentro del primer año siguiente a su entrada en vigor.

3. La reunión de la Comisión se celebrará al mismo tiempo y en el mismo lugar que el siguiente período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.

4. Para determinar si los límites deben ser modificados y, en caso afirmativo, en qué medida, se tendrán en cuenta los criterios siguientes, determinados sobre una base internacional, y cualquier otro criterio que se estime pertinente:

a) La cuantía en que se hayan modificado los límites de responsabilidad de cualquier convenio relativo al transporte;

b) El valor de las mercaderías manipuladas por los empresarios;

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

d) Las primas de seguros, en particular el seguro de la carga, el seguro de responsabilidad del empresario y el seguro que cubra los accidentes laborales;

e) El nivel medio de la indemnización de daños y perjuicios a que sean condenados los empresarios por la pérdida o el daño de las mercaderías o por el retraso en su entrega; y

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

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

6. No se podrá examinar ninguna enmienda de los límites de responsabilidad propuesta en virtud de este artículo antes de la expiración de un plazo de cinco años contados desde la fecha en que el presente Convenio haya quedado abierto a la firma.

7. Toda enmienda aprobada de conformidad con el párrafo 5 será notificada por el depositario a todos los Estados Contratantes. La enmienda se entenderá que ha sido aceptada a la expiración de un plazo de 18 meses contados desde que haya sido notificada, salvo que dentro de ese plazo al menos un tercio de los Estados que eran Estados Partes en el momento de la aprobación de la enmienda por la Comisión hayan comunicado al depositario que no la aceptan. La enmienda que se tenga por aceptada de conformidad con este párrafo entrará en vigor para todos los Estados Partes 18 meses después de su aceptación.

8. El Estado Parte que no haya aceptado una enmienda quedará no obstante obligado por ella, a menos que denuncie el presente Convenio a más tardar un mes antes de la entrada en vigor de la enmienda. Esa denuncia surtirá efecto cuando la enmienda entre en vigor.

9. Cuando una enmienda haya sido aprobada de conformidad con el párrafo 5, pero no haya expirado todavía el plazo de aceptación de 18 meses, todo Estado que llegue a ser Estado Parte en el presente Convenio durante ese plazo quedará obligado por la enmienda si ésta entra en vigor. El Estado que llegue a ser Estado Parte después de expirado ese plazo quedará obligado por las enmiendas que hayan sido aceptadas de conformidad con el párrafo 7.

10. El límite de responsabilidad aplicable será el que, de conformidad con los párrafos anteriores, esté en vigor en la fecha en que sobrevino el hecho que causó la pérdida, el daño o el retraso.

Artículo 25

Denuncia

1. Todo Estado Parte podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 8 del artículo 24, la denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

HECHO en Viena, el día diecinueve de abril de mil novecientos noventa y uno, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

Parte II

ACTAS RESUMIDAS

ACTAS RESUMIDAS DE LAS SESIONES PLENARIAS

Primera sesión plenaria

Martes, 2 de abril de 1991, a las 10.30 horas

Presidente interino: Sr. BERGSTEN
(Secretario Ejecutivo de la Conferencia, en representación del Secretario General)

Presidente: Sr. ABASCAL (México)

A/CONF.152/SR.1

APERTURA DE LA CONFERENCIA (tema 1 del programa provisional)

1. El PRESIDENTE PROVISIONAL declara abierta la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional, convocada de conformidad con la resolución 44/33 de la Asamblea General, de 4 de diciembre de 1989.

2. A continuación, el Presidente da lectura al siguiente mensaje enviado en representación del Secretario General por el Sr. Carl-August Fleischhauer, Secretario General Adjunto de Asuntos Jurídicos y Asesor Jurídico:

"Me complace mucho saludarles en la apertura de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional. Lamento profundamente que en razón de otras apremiantes responsabilidades, debidas de modo especial a la situación en el Golfo, no pueda hacerlo personalmente.

La labor preparatoria de la Conferencia ha estado a cargo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI). De conformidad con la resolución de la Asamblea General por la que se convocó la Conferencia, el proyecto de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional, aprobado por la Comisión en su 22° período de sesiones clebrado en 1989 (A/CONF.152/5), servirá de base para las deliberaciones.

El proyecto de convención pone de manifiesto el compromiso permanente asumido por la Comisión de promover el desarrollo del comercio internacional mediante la unificación del derecho. Es el texto jurídico más reciente preparado o adoptado por la CNUDMI con este fin. De las cuatro convenciones internacionales elaboradas anteriormente por la Comisión, dos han entrado en vigor últimamente y están produciendo ya efectos. Esos instrumentos son la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías y la Convención sobre la Prescripción en materia de Compraventa Internacional de Mercaderías. Un tercer instrumento, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías está a punto de entrar en vigor, pues ha recibido ya 19 de las 20 ratificaciones y adhesiones necesarias.

Otros textos muy aplicados, difundidos son el Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI y la Guía Jurídica de la CNUDMI para la redacción de contratos internacionales de construcción de instalaciones industriales. Cabe mencionar también la Ley Modelo de la CNUDMI sobre arbitraje comercial internacional, que se está aplicando en un número cada vez mayor de jurisdicciones.

El éxito de estos textos elaborados por la CNUDMI es un reconocimiento de la dedicación y la actitud profesional con que la Comisión enfoca sus labores. Desde un comienzo, la Comisión se ha esforzado sobre todo por que sus textos normativos tengan una sólida base jurídica, sean de aplicación práctica para el comercio en todo el mundo y respondan a las necesidades de los Estados, cualesquiera sean sus sistemas jurídicos, regiones geográficas y niveles de desarrollo económico.

El proyecto de convención que tienen ahora ante ustedes es fruto de una dedicación y una actitud profesional análogas. Estoy seguro de que, gracias al esfuerzo constructivo de todos los participantes y a la voluntad de dirigir la mirada más allá del ámbito de los ordenamientos jurídicos internos, para lograr la uniformidad del derecho, la Comisión podrá cumplir su mandato de aprobar una convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional. Confío en que la calidad y la aceptabilidad general de la convención harán que ese instrumento tenga una acogida tan favorable como los demás textos elaborados por la CNUDMI.

Les deseo mucho éxito en esa empresa. Pueden estar seguros de que la Oficina de Asuntos Jurídicos y la Secretaría de las Naciones Unidas harán cuanto puedan por prestarles toda la ayuda que necesiten."

ELECCION DEL PRESIDENTE (tema 2 del programa provisional)

3. El Sr. TAIANA (Argentina) propone la candidatura del Sr. Abascal (México) para la Presidencia.

4. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas), el Sr. ARIAS-SALGADO (España), el Sr. LAVINA (Filipinas) y el Sr. SAFARIAN (República Islámica del Irán) apoyan esa candidatura.

5. El Sr. ABASCAL (México) es elegido Presidente por aclamación y ocupa la Presidencia.

6. El PRESIDENTE da las gracias a los participantes en la Conferencia por el honor que su elección representa tanto para su país como para él personalmente, y expresa la esperanza de que la colaboración de todos contribuya al éxito de la Conferencia.

Se levanta la sesión a las 12.30 horas

Segunda sesión plenaria

Martes, 2 de abril de 1991, a las 14.30 horas

Presidente: Sr. ABASCAL (México)

A/CONF.152/SR.2*

APROBACION DEL PROGRAMA (tema 3 del programa provisional)

1. Queda aprobado el programa provisional (A/CONF.152/2).

APROBACION DEL REGLAMENTO (tema 4 del programa)

2. Queda aprobado el reglamento provisional (A/CONF.152/3).

ELECCION DE LOS VICEPRESIDENTES DE LA CONFERENCIA Y DE UN PRESIDENTE DE CADA UNA DE LAS COMISIONES PRINCIPALES (tema 5 del programa)

3. El Sr. ROMAN (Bélgica), hablando en nombre del grupo de Europa occidental y otros Estados, propone las candidaturas de los representantes de Australia, Bélgica, España, Italia, Japón y Suecia para 6 de los 22 cargos de Vicepresidente de la Conferencia.

4. El Sr. LAVIÑA (Filipinas), hablando en nombre del grupo de Estados Asiáticos, propone las candidaturas de los representantes de China, Filipinas, Indonesia y la República Islámica del Irán para cuatro de los cargos de Vicepresidente de la Conferencia.

5. El PRESIDENTE dice que el examen del tema continuará cuando los demás grupos regionales resuelvan proponer sus candidaturas.

CREDENCIALES DE LOS REPRESENTANTES EN LA CONFERENCIA (tema 6 del programa)

a) NOMBRAMIENTO DE LA COMISION DE VERIFICACION DE PODERES

6. El PRESIDENTE propone que se suspenda la sesión a fin de que las delegaciones puedan celebrar consultas oficiosas sobre la presentación de candidaturas para constituir la Comisión de Verificación de Poderes.

ORGANIZACION DE LOS TRABAJOS (tema 8 del programa)

7. El Sr. BERGSTEN (Secretario Ejecutivo) destaca un aspecto de la resolución 44/33 de la Asamblea General, por la que se ha convocado a la Conferencia, que guarda relación con el reglamento de éste. En el apartado d) del párrafo 6 de la resolución, se pide al Secretario General que invite a los organismos especializados y al Organismo Internacional de Energía Atómica, así como a los órganos interesados de las Naciones Unidas y a las organizaciones internacionales interesadas, a que envíen observadores a la Conferencia. Los autores de la resolución consideraron que el término "organizaciones internacionales interesadas" se aplicaba tanto a las organizaciones intergubernamentales como a las no gubernamentales. Con posterioridad, sin embargo, cuando se sometió a la Oficina del Asesor Jurídico el proyecto de reglamento de la Conferencia, el dictamen de dicha Oficina fue que, si bien al redactarse la resolución se había tenido la intención de incluir las organizaciones no gubernamentales, no se había empleado la fórmula apropiada a tal efecto, y que, por consiguiente, el apartado d) del párrafo 6 de la resolución se refería sólo a los organismos intergubernamentales. El Asesor Jurídico, pues, había sugerido que el Secretario Ejecutivo invitara a las organizaciones no gubernamentales que de ordinario participaban en los trabajos de la CNUDMI a que asistieran a la Conferencia, pero que no se incluyesen en el reglamento disposiciones relativas a su participación. Se enviaron a tal fin las invitaciones correspondientes y están presentes los representantes de algunos de los organismos invitados. Cabe pensar que éstos quizá deseen formular declaraciones generales sobre la materia objeto del proyecto de Convención y en algunos casos comentar algunos puntos concretos. Para que puedan hacerlo, la Conferencia tendrá que suspender la aplicación de su reglamento cada vez que el representante de una organización no gubernamental desee hacer uso de la palabra. Así puede hacerlo, en cada

---

* A la presente acta se ha incorporado el documento A/CONF.152/SR.2-8/Corr.1, de fecha 1° de abril de 1992.

caso, el Presidente de la Conferencia, o el Presidente de la Comisión de que se trate, indicando que uno de esos representantes desea hacer uso de la palabra, después de lo cual éste podrá intervenir, a menos que se oponga a ello un representante facultado en virtud del reglamento, para participar en la Conferencia.

Se suspende la sesión a las 15.20 horas y se reanuda a las 16.10 horas

EXAMEN DE LA CUESTION DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DE CONFORMIDAD CON LA RESOLUCION 44/33 DE LA ASAMBLEA GENERAL, DE 4 DE DICIEMBRE DE 1989 (tema 9 del programa) (A/CONF.152/5, 6, 7 y Add.1 y Add.1/Corr.1 (en inglés solamente) y Add.2)

8. El Sr. RAMBERG (Observador del Comité Marítimo Internacional) expresa la satisfacción del Comité Marítimo Internacional por el hecho de que se haya preparado el proyecto de Convención y se haya organizado una conferencia para examinarlo. El Comité confía en que, al aprobar el texto final, la Conferencia tenga debidamente en cuenta la difícil cuestión del ámbito de aplicación de la Convención. Es muy importante difinir claramente el ámbito de un convenio que incluye disposiciones de carácter preceptivo. El problema de las mercaderías objeto de transporte internacional fue examinado detalladamente por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) y, en razón de las dificultades que entrañaba determinar el ámbito de aplicación, el UNIDROIT consideró preferibles en esta materia unas reglas modelo en vez de una convención internacional. El Comité hace votos por que la Conferencia examine detalladamente esta cuestión y redacte la Convención en términos lo más precisos posible.

9. La Conferencia debía procurar asimismo que la Convención fuera compatible, en lo posible, con el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de Hamburgo), habida cuenta en especial de las importantes diferencias que existen entre éste, el proyecto de Convención y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías en lo que respecta a la pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad. Es alentador observar a este respecto que muchos Estados parecen inclinarse por la plena compatibilidad entre las Reglas de Hamburgo y la nueva Convención.

10. El Sr. ZHAO (China) dice que su Gobierno reconoce plenamente la contribución que la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) y su Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales han aportado al proyecto de Convención. El texto que la Conferencia tiene ante sí es básicamente aceptable, aunque hay que seguir debatiendo algunas de sus partes. La Convención llenará algunas de las lagunas de las normas sobre transporte internacional y contribuirá tanto a la gestión y explotación de las terminales como al desarrollo del comercio internacional.

11. El Sr. LARSEN (Estados Unidos de América) dice que su delegación aborda la Conferencia con ánimo constructivo, habida cuenta del amplio y activo apoyo a un convenio sobre esta materia expresado en los Estados Unidos por las empresas de carga y descarga, los puertos y los propietarios de contenedores. Sin embargo, el texto en su forma actual deberá mejorarse para salvar como es debido las diferencias entre los convenios sobre transporte existentes, para tratar de facilitar el transporte de contenedores, para atender debidamente a la cuestión de la documentación, especialmente en forma de intercambio electrónico de datos y contratación electrónica, para adoptar disposiciones más satisfactorias en materia de responsabilidad y límites de responsabilidad. Ha sido motivo de grave decepción para su país que no hayan entrado en vigor importantes convenios de transportes, como el Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional, y por eso estima que el número de ratificaciones necesario para la entrada en vigor de la Convención que va a examinarse debería ser pequeño.

12. El Sr. WALL (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) dice que su Gobierno no está seguro todavía de que se justifique elaborar una convención internacional sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte, ya que no es una materia que se preste a reglamentación internacional uniforme. Si, no obstante, se demuestra la necesidad de tal reglamentación internacional uniforme, habrá que mejorar considerablemente el texto que la Conferencia tiene ante sí para que no haya confusión sobre el ámbito de aplicación personal de la Convención ni sobre la responsabilidad de los empresarios. Su delegación, aunque aborda la tarea con cierto escepticismo, participará activamente en los debates, hará las propuestas pertinentes para mejorar el texto de la Convención y, si ésta merece apoyo, reconsiderará oportunamente su posición al respecto. Desde el principio, sin embargo, insta a las delegaciones a que reflexionen seriamente acerca de si la Conferencia puede elaborar un convenio internacional fácil de comprender y generalmente aplicable en el ámbito internacional. Se ha hablado de salvar las diferencias entre las convenciones sobre transporte internacional pero muchas de esas diferencias han surgido porque esas convenciones no han logrado apoyo, especialmente el de las principales naciones comerciantes. La delegación del Reino Unido insta asimismo a que se estudie cuidadosamente el costo del seguro que implica la Convención propuesta, sobre todo con objeto de limitar el número de personas a las que ésta impondría una importante carga en materia de seguro.

13. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que su delegación considera el proyecto de Convención como un instrumento útil para el establecimiento de un régimen internacionalmente aceptable de reglamentación del transporte en su conjunto. No hay que olvidar que la elaboración del proyecto se estimó necesaria porque se advirtió que las mercancías sufrían grandes daños en las terminales de transporte antes de la carga, durante las operaciones de transbordo y después de la descarga que, por consiguiente, no se regían por ningún convenio en vigor sobre

transporte internacional. Se han suscitado varios problemas en lo que respecta a la terminología empleada. Tal vez sea menester una mayor precisión en la redacción del proyecto con respecto a cuestiones como el ámbito de aplicación, tanto material como personal, en la Convención.

Se levanta la sesión a las 16.50 horas

Tercera sesión plenaria

Miércoles, 3 de abril de 1991, a las 9.30 horas

Presidente: Sr. ABASCAL (México)

A/CONF.152/SR.3*

ELECCION DE LOS VICEPRESIDENTES DE LA CONFERENCIA Y DE UN PRESIDENTE DE CADA UNA DE LAS COMISIONES PRINCIPALES (tema 5 del programa) (continuación)

Elección del Presidente de la Primera Comisión

1. El Sr. ILLESCAS ORTIZ (España) propone la candidatura del Sr. BERAUDO (Francia) para el cargo de Presidente de la Primera Comisión.

2. El Sr. ROMAN (Bélgica), hablando en nombre del Grupo de los Estados occidentales, apoya esa candidatura.

3. El Sr. Beraudo (Francia) es elegido por aclamación Presidente de la Primera Comisión.

Se levanta la sesión a las 10.00 horas

Cuarta sesión plenaria

Viernes, 5 de abril de 1991, a las 16.55 horas

Presidente: Sr. ABASCAL (México)

A/CONF.152/SR.4

ELECCION DE LOS VICEPRESIDENTES DE LA CONFERENCIA Y DE UN PRESIDENTE DE CADA UNA DE LAS COMISIONES PRINCIPALES (tema 5 del programa) (continuación)

1. El **PRESIDENTE** observa que en la segunda sesión sólo se propusieron 10 candidaturas para los 22 cargos de vicepresidentes de la Conferencia. Invita a ésta a que complete la lista de candidaturas para los cargos aún vacantes.

2. El Sr. POPOV (Bulgaria), hablando en nombre del grupo de Estados de Europa oriental, propone las candidaturas de Bulgaria, la República Socialista Soviética de Bielorrusia, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Yugoslavia.

3. La Sra. MOTJOLOPANE (Lesotho), hablando en nombre del grupo de Estados Africanos, propone las candidaturas de Egipto, Marruecos y Nigeria. Reserva el derecho de ese grupo a presentar más tarde una cuarta candidatura.

4. La Sra. MUNGUIA ALDARACA (México), hablando en nombre de los Estados de América Latina propone la candidatura de la Argentina. Añade que esos Estados han acordado no presentar ninguna otra candidatura.

5. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) anuncia que el grupo de Estados Asiáticos han acordado sustituir la candidatura de Indonesia, que habían propuesto en la segunda sesión, por la de Tailandia.

6. El PRESIDENTE señala que el número de vicepresidentes previsto en el artículo 6 del reglamento es de veintidós. Pregunta si la Conferencia desea modificar esa disposición para tener en cuenta el hecho de que sólo se han presentado diecinueve candidaturas y considerar que los jefes de las delegaciones o los representantes de los Estados propuestos quedan elegidos Vicepresidentes de la Conferencia.

7. Así queda acordado.

8. El Sr. POPOV (Bulgaria) propone la candidatura del representante de Yugoslavia para el cargo de Presidente de la Segunda Comisión.

9. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) apoya esa candidatura.

---

* A la presente acta se ha incorporado el documento A/CONF.152/SR.2-8/Corr.1, de fecha 1° de abril de 1992.

10. El Sr. Vilus (Yugoslavia) es elegido por aclamación Presidente de la Segunda Comisión.

DESIGNACION DE LOS MIEMBROS DEL COMITE DE REDACCION (tema 7 del programa)

11. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) propone la candidatura del Sr. Rao (India) para el cargo de Presidente del Comité de Redacción.

12. El Sr. Rao (India) es elegido por aclamación Presidente del Comité de Redacción.

CREDENCIALES DE LOS REPRESENTANTES EN LA CONFERENCIA (tema 6 del programa) (continuación)

a) NOMBRAMIENTO DE LA COMISION DE VERIFICACION DE PODERES (continuación)

13. El PRESIDENTE observa que, según el artículo 4 del reglamento, la Comisión de Verificación de Poderes debe estar integrada por nueve miembros y su composición basarse en la de la Comisión de Verificación de Poderes de la Asamblea General de las Naciones Unidas en su cuadragésimo quinto período de sesiones. Según ese criterio, los miembros de la Comisión de Verificación de Poderes deben ser: Botswana, Côte d'Ivoire, China, Estados Unidos de América, Irlanda, Jamaica, Nepal, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Uruguay. Sin embargo, como Botswana, Côte d'Ivoire, Irlanda, Jamaica, Nepal y Uruguay no están representados en la Conferencia, deberán nombrarse otros miembros en su lugar. Invita a que se presenten las candidaturas correspondientes.

14. La Sra. MOTJOLOPANE (Lesotho) propone las candidaturas de Guinea y Lesotho.

15. El Sr. ROMAN (Bélgica) propone la candidatura del Canadá.

16. El Sr. POPOV (Bulgaria) propone la candidatura de la República Socialista Soviética de Ucrania.

17. El PRESIDENTE señala que en el caso del grupo de Estados de Europa oriental no parece necesaria ninguna sustitución.

18. El Sr. ILYTCHEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) no tiene objeciones a que se nombre a la RSS de Ucrania, en vez de la Unión Soviética, para la Comisión de Verificación de Poderes.

19. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) propone la candidatura de Arabia Saudita.

20. La Sra. MUNGUIA ALDARACA (México) propone las candidaturas de la Argentina y de México.

21. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, considerará que la Comisión de Verificación de Poderes queda integrada por los representantes de los siguientes países: Arabia Saudita, Argentina, Canadá, China, Estados Unidos de América, Guinea, Lesotho, México y República Socialista Soviética de Ucrania.

22. Así queda acordado.

Se levanta la sesión a las 17.15 horas

Quinta sesión plenaria

Lunes, 8 de abril de 1991, a las 16.35 horas

Presidente: Sr. ABASCAL (México)

A/CONF.152/SR.5

DESIGNACION DE LOS MIEMBROS DEL COMITE DE REDACCION (tema 7 del programa) (continuación)

1. El PRESIDENTE dice que la Mesa ha propuesto que el Comité de Redacción esté formado por los 14 miembros siguientes: los representantes de Alemania, China, Egipto, España, Estados Unidos de América, Filipinas, Francia, Guinea, Marruecos, México, Nigeria, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Socialista Soviética de Ucrania, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Esta selección se ha hecho con miras a obtener una composición lingüística adecuada. De no presentarse alguna objeción, el orador entenderá que la Conferencia desea que el Comité de Redacción sea formado con la composición indicada.

2. Así queda acordado.

CREDENCIALES DE LOS REPRESENTANTES EN LA CONFERENCIA (tema 6 del programa) (continuación)

a) NOMBRAMIENTO DE LA COMISION DE VERIFICACION DE PODERES (continuación)

3. El PRESIDENTE dice que el representante de la Arabia Saudita, que había sido nombrado miembro de la Comisión de Verificación de Poderes en la sesión anterior, no podrá participar en la labor de ese órgano. Los Estados Asiáticos han convenido en designar al representante de la República Islámica del Irán para reemplazarlo. El orador entiende que la Conferencia hace suya esta candidatura y aprueba el nombramiento.

4. Así queda acordado.

ELECCION DE LOS VICEPRESIDENTES DE LA CONFERENCIA Y DE UN PRESIDENTE DE CADA UNA DE LAS COMISIONES PRINCIPALES (tema 5 del programa) (continuación)

5. La Sra. MOTJOLOPANE (Lesotho), haciendo uso de la palabra en nombre de los Estados Africanos, designa al Gabón para ocupar el puesto de Vicepresidente que seguía vacante.

6. El PRESIDENTE entiende que la Conferencia desea considerar que el jefe de la delegación o el representante del Gabón queda elegido Vicepresidente de la Conferencia.

7. Así queda acordado.

Se levanta la sesión a las 16.40 horas

Sexta sesión plenaria

Martes, 16 de abril de 1991, a las 9.30 horas

Presidente: Sr. ABASCAL (México)

A/CONF.152/SR.6*

EXAMEN DE LA CUESTION DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DE CONFORMIDAD CON LA RESOLUCION 44/33 DE LA ASAMBLEA GENERAL, DE 4 DE DICIEMBRE DE 1989 (tema 9 del programa) (continuación)

Proyecto de Convenio sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional (A/CONF.152/11, A/CONF.152/12)

1. El PRESIDENTE invita a la Conferencia a que examine el título y el texto del proyecto de Convenio sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional. En el proyecto preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) (A/CONF.152/5) y en una propuesta presentada por China (A/CONF.152/L.2) se sugieren algunos títulos. El texto de los artículos 1 a 16, tal como fue aprobado por la Primera Comisión, se reproduce en el documento A/CONF.152/11, y el de los artículos 17 a 25, tal como fue aprobado por la Segunda Comisión, aparece en el documento A/CONF.152/12. Alemania, Australia, Italia y el Japón han presentado una propuesta en relación con el apartado a) del artículo 1 (A/CONF.152/L.5). Recuerda a la Conferencia que todas las decisiones sustantivas han de tomarse por una mayoría de dos tercios.

Título del Convenio (A/CONF.152/5, A/CONF.152/L.2)

2. El Sr. ZHAO Chengbi (China) dice que su delegación ha explicado el criterio que motiva su propuesta (A/CONF.152/L.2) durante el debate en la Primera Comisión del apartado c) del artículo 1 (A/CONF.152/C.1/SR.2, párr. 47). Sugiere que el título del Convenio sea "Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Transporte Internacional de Mercaderías", por dos razones. Primero, los artículos de fondo del Convenio deben aplicarse no sólo a las mercaderías objeto de comercio sino también a las mercaderías que no son objeto de comercio. Segundo, aunque el Convenio está relacionado con el comercio internacional, su finalidad es lograr una estrecha relación con los instrumentos internacionales existentes que rigen el transporte de mercaderías -particularmente el Convenio de las Naciones Unidas de 1978 sobre el Transporte Marítimo de Mercancías- que no se limitan al comercio internacional, y cubrir las lagunas que dejan esos instrumentos.

3. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que, a menos que se expongan argumentos convincentes contra la propuesta de China, su delegación está dispuesta a apoyarla. La expresión "transporte internacional" se define en el párrafo c) del artículo 1 sin referencia alguna al comercio internacional y, aunque suponga el comercio internacional, la expresión "transporte internacional de mercaderías" tal vez sea más adecuada para el Convenio.

4. El PRESIDENTE invita a la Conferencia a que proceda a votación sobre la propuesta que figura en el documento A/CONF.152/L.2.

5. Hay 6 votos a favor, 7 en contra y 18 abstenciones. No habiendo obtenido la mayoría de dos tercios, no queda aprobada la propuesta.

6. El PRESIDENTE invita a la Conferencia a que proceda a votación sobre el título "Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional", que aparece en el proyecto de la CNUDMI (A/CONF.152/5).

---

* A la presente acta se ha incorporado el documento A/CONF.152/SR.2-8/Corr.1, de fecha 1º de abril de 1992.

7. Por 21 votos contra ninguno y 9 abstenciones, queda aprobado el título propuesto en el documento A/CONF.152/5.

8. El PRESIDENTE invita a la Conferencia a que examine artículo por artículo los textos aprobados por la Primera Comisión (A/CONF.152/11).

Artículo 1 (A/CONF.152/L.5)

9. El Sr. SMITH (Australia) presenta la propuesta de Alemania, Australia, Italia y el Japón de que se modifique la segunda frase del inciso a) (A/CONF.152/L.5) y dice que la propuesta intenta resolver problemas sobre los cuales la Conferencia ya está bien informada. Su propia delegación considera sumamente importante aclarar la posición, en virtud del Convenio, de las empresas de carga y descarga que trabajan según una "cláusula Himalaya" o una cláusula similar del conocimiento de embarque. El propósito de la propuesta es aclarar que no podrán hacerse valer las causas de exoneración y los límites de la responsabilidad del porteador, sin estar sujeto a la plena responsabilidad del porteador, como ardid para eludir la responsabilidad con arreglo al Convenio. Recuerda que las empresas de carga y descarga representan tal vez el 90% de los empresarios en la esfera de actividad que abarca el Convenio. Aunque se ha aducido que no todas las empresas de carga y descarga se valdrán de una "cláusula Himalaya" o de una cláusula similar únicamente para poder ampararse en los límites de responsabilidad del porteador, vale la pena tener presente que no todos los puertos son igualmente competitivos y que esas empresas tienen un gran poder de negociación porque a menudo ejercen el monopolio. Se puede decir con seguridad que, en algunas jurisdicciones, si las empresas de carga y descarga pudieran optar por quedar excluidas del régimen establecido por el Convenio, probablemente lo harían. En segundo lugar, no todas las cláusulas "Himalaya" y similares se limitan necesariamente a ofrecer a las empresas de carga y descarga las causas de exoneración y límites de responsabilidad oponibles por el porteador; en ciertas jurisdicciones de países del common law, se ha dado a esas cláusulas una interpretación lo suficientemente amplia como para que las empresas de carga y descarga queden exoneradas de toda responsabilidad. En semejante situación, esas empresas carecen de incentivos para mejorar su rendimiento. El orador siempre ha creído que uno de los objetivos primordiales del Convenio es establecer normas uniformes en una esfera de actividad en la que las mercaderías pueden sufrir muchos daños, no tanto durante el tránsito como en la manipulación, la carga y el almacenamiento. Insiste en que la propuesta no creará la necesidad de un doble seguro. Por ejemplo, las empresas de carga y descarga, que ahora están amparadas sólo por el seguro del porteador, dejarán de buscar la protección de la "cláusula Himalaya" y de cláusulas similares si se les aplicaran las normas obligatorias del Convenio y, por lo tanto, tampoco necesitarían tener su propio seguro.

10. El PRESIDENTE señala que la palabra inglesa "stevedores" no aparece en el Convenio. Su utilización durante la Conferencia ha causado cierta confusión porque, al traducirla a algunos idiomas, se refiere al trabajador que manipula físicamente las mercaderías y no a su empleador. Para las personas de habla inglesa, "stevedore" significa tanto el empleador como el empleado, y desde ese punto de vista podría considerarse "stevedore" al empresario de una terminal de transporte.

11. El Sr. LARSEN (Estados Unidos de América) apoya la interpretación del Presidente y señala que "stevedore" es una empresa que carga y descarga buques. Las personas que trabajan en una empresa de carga y descarga se llaman "longshoremen" en los Estados Unidos de América y "dockers" en el Reino Unido; cuando la Conferencia habla de "stevedores" se refiere a empresas comerciales.

12. En lo que respecta a la propuesta de los cuatro países (A/CONF.152/L.5), recuerda que en 1989, la CNUDMI, al definir al empresario de una terminal de transporte, dijo que "no se considerará empresario a una persona en la medida en que sea responsable de las mercaderías en virtud de la ley aplicable relativa al transporte" (A/44/17, párrs. 29 a 31). En su opinión, esa formulación es la máxima unificación práctica un concepto jurídico que puede lograrse en la Conferencia. Mantiene la posibilidad de aplicar la "cláusula Himalaya", en virtud de la cual una empresa de carga y descarga puede optar por someterse al régimen del conocimiento de embarque marítimo o al del Convenio. De conformidad con la legislación estadounidense, la empresa de carga y descarga no puede eximirse de responsabilidad; eso sería contrario al orden público. Las empresas de carga y descarga de los Estados Unidos de América necesitan la flexibilidad que ofrece el texto del apartado a) del artículo 1, reproducido en el documento A/CONF.152/11. Con dicho texto, el Convenio les interesa; sin él no les interesa. La propuesta de los cuatro países vuelve a llevar a la Conferencia al callejón sin salida en que se encontraba tratando de decidir si se debía incluir en el Convenio una definición del término "porteador". Habiendo resultado imposible esa definición, el único planteamiento factible es el que figura en el texto aprobado por la Primera Comisión (A/CONF.152/11), para cuya aceptación hace un llamamiento a la Conferencia.

13. La Sra. SKOVBY (Dinamarca) dice que, en general, si el servicio relacionado con el transporte lo realiza el propio porteador o lo presta éste a través de un empleado, su responsabilidad, en el sentido en que esa palabra se emplea en el Convenio, se regirá por la legislación del transporte de mercaderías; si, en cambio, el porteador recurre a un contratista independiente -prefiere ese término a las palabras "empresa de carga y descarga"-, no importa que la legislación aplicable al transporte de mercaderías incluya la "cláusula Himalaya", sobre todo en el caso de porteadores marítimos. Si los servicios relacionados con el transporte los presta el porteador marítimo, por sí mismo o a través de un empleado, puede, según las Reglas de La Haya y La Haya-Visby, pero no según las Reglas de Hamburgo, reclamar la exención de la responsabilidad durante el período anterior a la carga y posterior a la descarga; y el expedidor o el destinatario lo aceptarán. Si el régimen aplicable o el documento de transporte, por ejemplo, el conocimiento de embarque, prevén una "cláusula Himalaya", resultará indiferente al expedidor o al destinatario que el porteador recurra a un contratista independiente. Si

el expedidor o el destinatario no puede aceptar la exoneración de responsabilidad, el porteador podrá negarse o encargarse él mismo del servicio relacionado con el transporte, por ejemplo, en virtud de una cláusula "franco de carga y descarga", y en tal caso puede concertar un acuerdo con el empresario de la terminal.

14. Mientras se permita al porteador exonerarse de responsabilidad, el contratista independiente podrá hacer lo mismo cuando trabaje para él, por tener en tal caso los mismos derechos y obligaciones que el porteador. Es una decisión política no permitir esa exoneración, que significa que si una persona no está satisfecha con las disposiciones de las Reglas de La Haya y La Haya-Visby, debe recurrir a las Reglas de Hamburgo.

15. El Sr. TUVAYANOND (Tailandia) considera algo confuso el texto del apartado a) del artículo 1 aprobado por la Primera Comisión. En la primera frase, se define al empresario de la terminal de transporte como toda persona que se hace cargo de mercaderías, mientras que en la segunda frase se le define como la persona que resulte responsable de las mercaderías. La Primera Comisión decidió no incluir una definición del término "porteador" en el artículo 1 porque plantearía demasiados problemas; por consiguiente, esa palabra debería haberse suprimido del artículo 11. Sin embargo, es inevitable que en el texto del Convenio se mencione al porteador y, en consecuencia, apoya la propuesta de los cuatro países (A/CONF.152/L.5), que contribuirá a disipar cualquier posible malentendido.

16. El Sr. HERBER (Alemania) dice que su delegación ha mantenido desde el principio la opinión de que el artículo no debe contener referencia alguna a la legislación nacional ni una definición de la palabra "porteador", partiendo de la hipótesis de que todos los Estados conocerán el significado de esa palabra. No obstante, esa hipótesis ha resultado infundada, y la Conferencia ha tratado durante cierto tiempo de hallar una definición aceptable, pero sin éxito. La propuesta de los cuatro países no requiere, claro está, una definición del término "porteador", sino que simplemente se remite a la legislación nacional, remisión que es necesaria, como han demostrado los debates. Su principal diferencia del texto aprobado por la Primera Comisión es que tiene un alcance más amplio y se aplicaría a cualquiera de varias situaciones a las que resultaría aplicable la ley del transporte.

17. El Sr. BERAUDO (Francia) dice que la definición del "empresario de terminal de transporte" es de importancia crucial para el ámbito de aplicación del Convenio, al que durante tantos años se le han dedicado tan intensos trabajos. Uno de los principales objetivos de la Conferencia es asegurar que todas las definiciones del artículo 1 sean interpretadas de igual modo y tengan el mismo ámbito de aplicación en todos los Estados que ratifiquen el Convenio. Ahora bien, este objetivo no se logrará si en el artículo se insertan términos que pueden dar pie a interpretaciones distintas en los diversos ordenamientos jurídicos. Si las palabras "responsable de las mercaderías" se interpretan en el sentido de que esa responsabilidad pueda extenderse a otras actividades distintas al transporte, se creará una situación de gran incertidumbre.

18. La legislación sobre transporte marítimo actualmente en vigor se deriva de las Reglas de La Haya-Visby, que contienen una serie de disposiciones impuestas por los porteadores en una época en que el transporte marítimo era incierto y peligroso. Esas disposiciones, que aún están vigentes en muchos países, prevén un régimen de responsabilidad muy favorable para el porteador, pero que impone una fuerte carga al expedidor. Es lícito que el expedidor desee asegurarse de que, al despachar mercaderías a un país en que se apliquen cláusulas como la "cláusula Himalaya", no tenga que sufragar las pérdidas si, por ejemplo, un contenedor resulta dañado a causa de una manipulación incorrecta.

19. Por consiguiente, en aras de la uniformidad y para poner fin a las prácticas desproporcionadamente desfavorables al expedidor, debe modificarse el apartado a) del artículo 1 de forma que especifique claramente que la protección que goza el porteador no se extenderá a la empresa de carga y descarga en circunstancias que no lo justifiquen. Si se adopta el texto aprobado por la Primera Comisión, se corre el riesgo de que algunos países lo interpreten de una forma que desvirtúe totalmente el contenido del Convenio. Por consiguiente, apoya la propuesta que figura en el documento A/CONF.152/L.5.

20. El Sr. OCHIAI (Japón) recuerda que en el 22° período de sesiones de la CNUDMI la delegación de los Estados Unidos propuso que se suprimiera del apartado a) del artículo 1 la referencia al porteador (A/CN.9/SR.403, párr. 26). La propuesta tenía por objeto excluir a las empresas de carga y descarga del ámbito de aplicación del proyecto de Convenio cuando ya estuvieran cubiertas por las cláusulas de los conocimientos de embarque, en virtud de las cuales les fueran aplicables los límites de responsabilidad fijados para los porteadores en la legislación sobre transporte de mercaderías. Si se acepta este criterio, las empresas de carga y descarga podrán eludir fácilmente su responsabilidad en virtud del Convenio amparándose simplemente en la protección de cláusulas como la "cláusula Himalaya". El asunto, tiene por tanto, una gran importancia para la aplicación del Convenio. Esta es la razón por la que su delegación ha patrocinado la propuesta que figura en el documento A/CONF.152/L.5.

21. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que cualquiera sea el resultado de la votación sobre la propuesta de los cuatro países, desea que quede constancia de que la opinión general que se ha manifestado en los debates de la Conferencia ha sido que el Convenio es aplicable a las empresas de carga y descarga.

22. La Srta. VAN DER HORST (Países Bajos) apoya la propuesta por las razones aducidas en su favor por otras delegaciones.

23. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos), en respuesta al argumento planteado por el representante del Japón, dice que se trata de una cuestión de orden público, no sólo en los Estados Unidos sino también en otros países del "common law", que las empresas de carga y descarga no deban poder exonerarse de

toda responsabilidad amparándose simplemente en cláusulas contratuales. No obstante, tiene entendido que esta posición no es la de países como Australia y el Japón. Siguen siendo válidos los argumentos que su país presentó al respecto en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 siguen siendo válidos; las empresas de carga y descarga no son porteadores ni mandatarios del porteador y no debe regularse su situación como si lo fueran, sino que más bien entran en el ámbito de la definición del término "empresario". Estas empresas pueden obtener cierto grado de protección que goza el porteador, especialmente en las actividades de carga y descarga, en las que suelen producirse la mayor parte de los daños, pero esa protección debe negociarse a cambio de una tarifa suplementaria, para evitar la necesidad del doble seguro. No puede apoyar la propuesta de los cuatro países y es firmemente partidario de que se adopte el texto de la Primera Comisión.

24. El Sr. SOLIMAN (Egipto) dice que en el texto del artículo 1 aprobado por la Primera Comisión se expone con suficiente claridad lo que debe entenderse por "empresario". A su modo de ver, ese texto no precisa modificaciones.

25. El PRESIDENTE, resumiendo el debate, dice que la cuestión que se examina es la más importante de cuantas se han tratado en la Conferencia y que debe hacerse lo posible por resolverla adecuadamente. Se han definido dos posturas opuestas; la primera de ellas, que es la de los cuatro patrocinadores de la propuesta (A/CONF.152/L.5), es inaceptable para ciertos países, en particular para los Estados Unidos, y si es aceptada puede resultar muy difícil para esos países prestar su adhesión al Convenio. Por otra parte, la segunda postura, según la cual las empresas de carga y descarga se rigen por las cláusulas existentes en otros instrumentos, podría destruir la uniformidad del Convenio.

26. El Sr. BONELL (Italia) toma nota con gran pesar de la declaración de la delegación de los Estados Unidos en el sentido de que si se adopta la propuesta de los cuatro países (A/CONF.152/L.5), el Gobierno de los Estados Unidos puede verse en la imposibilidad de aceptar el Convenio. No cree que los Estados Unidos deseen que las empresas de carga y descarga puedan excluir la aplicación del régimen establecido en el Convenio, sino darles la posibilidad de optar entre ese régimen y el régimen de las Reglas de La Haya-Visby, y tal vez el de las Reglas de Hamburgo. Para muchos otros países, o bien las empresas de carga y descarga son responsables en el marco del Convenio o no lo son en absoluto, y pensando en esos países se ha presentado la propuesta. En cuanto a la posibilidad de que la cuestión afecte de modo especial a los Estados Unidos, no ve una diferencia tan fundamental entre la enmienda de los cuatro países y el texto en su forma actual. Sea cual sea el resultado del debate sobre la enmienda propuesta, espera que los temores de la delegación de los Estados Unidos resulten infundados.

27. El Sr. INGRAM (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) habla como representante de un país del "common law", que es también el país en donde nació la "cláusula Himalaya". Desea apoyar la propuesta de los cuatro países que, a juicio de su delegación, puede aportar cierta claridad y uniformidad al proyecto.

28. La Sra. ZAWITOSKI (Estados Unidos) dice que conforme a la legislación de los Estados Unidos la presencia de una "cláusula Himalaya" en el conocimiento de embarque no significa automáticamente que las empresas de carga y descarga podrán beneficiarse de la misma protección que el porteador en virtud del conocimiento de embarque; según la jurisprudencia de los Estados Unidos, deben cumplirse previamente varios requisitos estrictos. El conocimiento de embarque debe contener una cláusula que dé al expedidor la oportunidad de eludir la disposición sobre limitación por bultos de las Reglas de La Haya declarando un valor superior al valor real del cargamento y pagando un suplemento. Además, el conocimiento de embarque debe contener una cláusula que haga responsable de las mercaderías al porteador durante el período en que sean manipuladas por las empresas de carga y descarga. Si la responsabilidad no abarca ese período, la empresa de carga y descarga no está protegida aunque exista una "cláusula Himalaya" en el conocimiento de embarque. A su delegación le preocupa la posibilidad de que surja un conflicto grave si se adopta la propuesta, ya que en ese caso puede haber un conflicto directo y grave entre el Convenio -que está basado en las Reglas de Hamburgo- y las Reglas de La Haya en lo que respecta al período durante el cual las mercaderías son manipuladas por las empresas de carga y descarga.

29. El Sr. HERBER (Alemania) dice que en la mayoría de los países la situación difiere de la que acaba de describir la representante de los Estados Unidos; si la empresa de carga y descarga está amparada por una "cláusula Himalaya" en el conocimiento de embarque, en virtud de las Reglas de La Haya-Visby no incurrirá en responsabilidad alguna durante el período de carga y descarga. En otras palabras, en la mayoría de los países, a través de la "cláusula Himalaya", las empresas de carga y descarga se benefician de la exención de responsabilidad reconocida a los porteadores. La finalidad de la propuesta es poner término a esta situación y acoger al régimen del Convenio a las empresas de carga y descarga.

30. El Sr. SMITH (Australia) está de acuerdo con el representante de Alemania y también suscribe la observación del representante de Francia en el sentido de que uno de los principales objetivos de la Conferencia es promover la uniformidad en la legislación. En la práctica, las empresas de carga y descarga gozan a menudo de una situación de monopolio que les permite insistir en obtener una exención total de responsabilidad; en su país, por ejemplo, la inmensa mayoría de los conocimientos de embarque contienen una "cláusula Himalaya". En cuanto a la posibilidad de que surjan conflictos entre convenios, a que ha hecho referencia la representante de los Estados Unidos, lo que se debate es la aplicación obligatoria de un régimen. Las empresas de carga y descarga sólo pueden estar sujetas a las disposiciones obligatorias de las Reglas de La Haya-Visby si se acogen a una cláusula de adhesión a dicho régimen; pero si están sometidas al régimen obligatorio previsto para los empresarios de terminales de transporte, ya no tendrán ningún motivo para querer beneficiarse de la protección concedida al porteador y ya no habrá, por tanto, ninguna posibilidad de conflicto.

31. El Sr. HORNBY (Canadá) se adhiere a esas observaciones y apoya también el argumento del representante de Alemania. En su país las empresas de carga y descarga también pueden eludir la responsabilidad invocando la "cláusula Himalaya". Para que prospere la idea fundamental del Convenio, su delegación apoyará la propuesta de los cuatro países.

32. Por 26 votos contra 4 y 5 abstenciones, queda aprobada la propuesta de Alemania, Australia, Italia y el Japón por la que se enmienda el apartado a) del artículo 1 (A/CONF.152/L.5).

33. El Sr. MORAN (España) dice que la traducción al español de la enmienda que acaba de aprobarse es inexacta.

34. El Sr. BERGSTEN (Secretario Ejecutivo) dice que la Secretaría ha tomado nota de ello. Por razones de coherencia, la Conferencia tal vez desee modificar el tiempo empleado en la versión inglesa de la enmienda para armonizarla con otros artículos sustituyendo las palabras "shall not be" por las palabras "is not".

35. Así queda acordado.

36. Por 27 votos contra 2 y 3 abstenciones, queda aprobado el artículo 1, modificado por la propuesta que figura en el documento A/CONF.152/L.5.

Artículo 2

37. Por 30 votos a favor contra ninguno y 3 abstenciones, queda aprobado el artículo 2.

Artículo 3

38. Por 29 votos contra 2 y 2 abstenciones, queda aprobado el artículo 3.

39. El Sr. INGRAM (Reino Unido), hablando en explicación de voto, dice que su delegación ha votado contra el artículo porque considera que no es lo suficientemente claro en lo que respecta al período durante el cual el empresario es responsable de las mercaderías.

Artículo 4

40. Por 29 votos contra 1 y 4 abstenciones, queda aprobado el artículo 4.

41. El Sr. LAVIÑA (Filipinas), hablando en explicación de voto, dice que su delegación se ha abstenido porque no le parece claro el texto del artículo 4, especialmente en los párrafos 1 y 2.

Artículo 5

42. Por 30 votos contra 2 y 2 abstenciones, queda aprobado el artículo 5.

Artículo 6

43. Por 23 votos contra 3 y 8 abstenciones, queda adoptado el artículo 6

44. El Sr. RUSTAND (Suecia), hablando en explicación de voto, dice que su delegación se ha abstenido porque es partidaria de que el Convenio fije límites de responsabilidad más altos que tengan en cuenta los efectos de la inflación. La delegación de los Estados Unidos ha hecho referencia a esta cuestión durante los debates del artículo 6 en la Primera Comisión (A/CONF.152/C.1/SR.8, párr. 64).

45. El Sr. LAVIÑA (Filipinas), hablando en explicación de voto, dice que su delegación se ha abstenido porque lamenta que el Convenio no fije como base para el cálculo de los límites de responsabilidad las unidades de cuenta por bulto ni las unidades de cuenta por kilogramo de peso, tal como propuso la delegación de Alemania en el documento A/CONF.152/C.1/L.12. De haber sido así, el Convenio habría abarcado los cargamentos de bajo peso y alto valor, al igual que otros convenios.

46. El Sr. LARSEN (Estados Unidos), hablando en explicación de voto, dice que su delegación ha votado a favor del artículo pero interpretándolo de modo que el empresario de la terminal no podrá elevar unilateralmente, por contrato, los límites de responsabilidad de los empleados, mandatarios y otras personas a cuyos servicios recurra.

47. El Sr. SCHROCK (Alemania), hablando en explicación de voto, dice que su delegación se ha abstenido por las mismas razones que han aducido las delegaciones de Suecia y Filipinas.

48. El Sr. INGRAM (Reino Unido), hablando en explicación de voto, dice que su delegación ha votado en contra del artículo, porque no fija ningún límite general o global de responsabilidad. Su delegación ya explicó en la Primera Comisión (A/CONF.152/C.1/SR.10, párrs. 25 y 26) las graves consecuencias que ello supone para el empresario que quiere asegurarse y para las compañías de seguros en general. La adopción de un convenio que hace menos asegurables los riesgos no favorecerá al comercio internacional sino que lo perjudicará. Además, sin un límite general de la responsabilidad, el Convenio será menos atractivo para muchos Estados, dado que sus empresarios de terminales estarán sujetos a una responsabilidad tan alta que dejará de tener utilidad y probablemente no entrar en vigor.

49. El Sr. HORNBY (Canadá), hablando en explicación de voto, dice que su delegación se ha abstenido porque en el texto no se fija ningún límite global de la responsabilidad ni ningún límite de responsabilidad por bulto. Como consecuencia de ello el empresario estará expuesto a riesgos y a un nivel de responsabilidad injustificados.

Artículo 7

50. Por 34 votos a favor y ninguno en contra, queda aprobado el artículo 7.

Artículo 8

51. Por 23 votos contra 7 y 3 abstenciones, queda aprobado el artículo 8.

52. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que su delegación considera el artículo muy importante. Hubiera preferido el texto que tendría el artículo de haberse aceptado la propuesta de los Países Bajos (A/CONF.152/C.1/L.25) o la segunda opción sugerida por Alemania (A/CONF.152/C.1/L.3, segundo párrafo). No le satisface la forma en que el Convenio permite que los efectos de las acciones u omisiones de los empleados o mandatarios circunscriban el derecho del empresario a limitar su responsabilidad.

53. El Sr. INGRAM (Reino Unido) dice que su delegación ha votado contra el artículo por razones similares. La posibilidad de sobrepasar los límites del empresario a causa de acciones intencionadas o temerarias de sus empleados o mandatarios hará que su responsabilidad sea casi inasegurable, o que sólo sea asegurable a un costo muy elevado, lo cual no beneficia a nadie.

54. El Sr. HORNBY (Canadá) se adhiere a las observaciones de los dos oradores anteriores.

55. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que su delegación se ha abstenido en esta votación porque los debates sobre el artículo no han disipado sus dudas, especialmente en lo referente a la asociación que se hace entre temeridad y conocimiento.

56. El Sr. SCHROCK (Alemania), la Sra. VAN DER HORST (Países Bajos) y el Sr. CHRISTOV (Bulgaria) dicen que han votado en contra del artículo por las mismas razones que Suecia, el Reino Unido y el Canadá.

Se levanta la sesión a las 12.45 horas

Séptima sesión plenaria

Miércoles, 17 de abril de 1991, a las 9.30 horas

Presidente: Sr. ABASCAL (México)

A/CONF.152/SR.7

EXAMEN DE LA CUESTION DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DE CONFORMIDAD CON LA RESOLUCION 44/33 DE LA ASAMBLEA GENERAL, DE 4 DE DICIEMBRE DE 1989 (tema 9 del programa) (continuación)

Proyecto de Convenio sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional (continuación) (A/CONF.152/11, A/CONF.152/12)

1. El PRESIDENTE dice que el plenario tiene ante sí las siguientes propuestas: (A/CONF/152/L.3) propuesta de China relativa al artículo 9; (A/CONF.152/L.7) propuesta de los Estados Unidos relativa al artículo 21; (A/CONF.152/L.4) propuesta del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de que se enmiende el párrafo 1 del artículo 22; y (A/CONF.152/L.6) propuesta de China, España, Estados Unidos de América, México y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas relativa al texto del preámbulo.

Artículo 9 (A/CONF.152/L.3)

2. El Sr. WANG Yangyang (China) dice que su delegación ha propuesto que se añada un nuevo apartado c) o, de no ser posible, que se modifique el apartado a) (A/CONF.152/L.3). Aunque no se opone totalmente al texto del artículo 9 en su forma aprobada por la Primera Comisión (A/CONF.152/11), estima que es incompleto y que puede generar incertidumbre. La propuesta tiene por objeto armonizar las disposiciones de ese artículo con las del párrafo 4 del artículo 13 de las Reglas de Hamburgo y el párrafo 4 del artículo 23 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. El empresario de la terminal de transporte constituye un punto de enlace entre el transporte marítimo, terrestre y aéreo en el que convergen los distintos regímenes aplicables al transporte. Pese a que la disposición relativa a las precauciones que el empresario puede tomar con respecto a las mercaderías peligrosas es muy importante, el Convenio debe también prever la adopción de medidas de emergencia que le permitan al empresario hacer frente a las consecuencias del peligro ya realizado. El artículo debe, pués, facultar al empresario a eliminar el peligro cuanto antes, a fin de evitar el posible daño a personas, mercaderías y otros bienes. El costo de los daños causados a las mercaderías como resultado de la adopción de esas medidas licitas no debe correr a cargo del empresario, pero ello no queda claro en el texto actual.

3. Naturalmente, la delegación de China tiene presente la diferencia entre el empresario de la terminal de transporte, cuyas actividades se desarrollan principalmente en tierra, y el porteador, cuyas actividades se desarrollan principalmente en el mar. Habida cuenta de esa diferencia, en su propuesta se ha modificado un poco el texto del párrafo 4 del artículo 13 de las Reglas de Hamburgo y, en lugar de utilizar la palabra "descargadas" se ha utilizado la palabra "trasladadas". Sin embargo, la responsabilidad del empresario de eliminar el peligro no disminuye por el mero hecho de que el peligro se presente en tierra y la indemnización que se le pague deberá ser proporcional a su responsabilidad. La delegación china no se opone a la idea de que la responsabilidad del empresario se determine judicialmente, pero ha tratado de hacer más flexible y completa la disposición actual, con miras a favorecer la aplicación del Convenio y no dejar demasiados problemas librados a la decisión de los tribunales. Los empresarios podrían considerar que la versión actual del artículo les impone un riego mayor del que estarían dispuestos a asumir, dado que en los casos en que el peligro se realice, se podría suponer que el empresario no ha tomado todas las precauciones necesarias. Resultaría entonces responsable de los daños causados por las medidas de emergencia que adoptó, situación que podría crear dificultades a los empresarios de varios países, si se les aplicara el Convenio tal como está redactado. Se prevé en una forma más completa la responsabilidad del empresario y se protegen sus intereses legítimos, estará más dispuesto a asumir las responsabilidades que le incumben en virtud del Convenio y, en consecuencia, a reducir las pérdidas y los daños de las mercaderías. Este criterio responde plenamente a los objetivos del Convenio.

4. La Sra. SKOVBY (Dinamarca) dice que, a su juicio, la propuesta china comprende los casos en que el empresario sabe que las mercaderías son peligrosas. Interpreta el Convenio en el sentido de que si el empresario sabe que las mercaderías son peligrosas puede proceder en consecuencia, y, por ejemplo, cobrar más caros sus servicios que habitualmente. Su responsabilidad se determinará con arreglo al artículo 5 y deberá pagar indemnización con arreglo al artículo 6. Sin embargo, la propuesta china no habla de indemnización en caso de que el empresario se haya hecho cargo de las mercaderías sabiendo que eran peligrosas; en tal caso, no pueden considerarse peligrosas para él. La propuesta se basa en las Reglas de Hamburgo, pero hay que tener presente que las Reglas de Hamburgo se refieren específicamente al transporte marítimo y que la terminal de transporte se encuentra en tierra y no rige solamente por las normas aplicables al transporte marítimo.

5. El Sr. HERBER (Alemania) recomienda que la Conferencia rechace la propuesta de China. El nuevo apartado se refiere a la situación en que el empresario conoce el carácter peligroso de las mercaderías, pero no se integra lógicamente en un artículo cuyo texto introductorio postula una situación distinta. Para incorporar la propuesta china, todo el artículo actual tendría que constituir un sólo párrafo y el apartado c) propuesto un segundo párrafo. Una modificación de tal envergadura a último momento para introducir una norma general sería riesgosa.

6. Si el empresario de la terminal de transporte sabe que determinadas mercaderías son peligrosas, debe concertar algún tipo de acuerdo sobre el particular con la otra parte contratante; entre ambas lograrán sin duda resolver la situación. De más está decir que, si hay peligro para las personas, el empresario tiene la obligación de tomar precauciones. Sería peligroso incorporar la propuesta china en el texto del Convenio en una etapa tan tardía. No cree que la laguna que ésta trata de llenar cause problemas graves.

7. El PRESIDENTE invita a la Conferencia a someter a votación la propuesta formulada en el primer párrafo del documento A/CONF.152/L.3.

8. Hay 2 votos a favor, 17 en contra y 17 abstenciones. No habiendo obtenido la mayoría de los dos tercios, no queda aprobada la propuesta.

9. El Sr. WANG Yangyang (China) lamenta que, por razones técnicas, la propuesta de su delegación no se haya distribuido a las delegaciones en la Primera Comisión. Retira el resto de la propuesta.

10. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que la propuesta es interesante y debió haberse examinado en la Primera Comisión.

11. Por 28 votos contra 1 y 7 abstenciones, queda aprobado el artículo 9.

12. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) dice, en explicación de su voto, que el título del artículo es "Normas especiales relativas a las mercaderías peligrosas", y que éste se refiere a los casos en que se han dejado al empresario mercaderías peligrosas sin que éste sepa que lo son. El artículo no exige que al adoptarse medidas en relación con las mercaderías se tenga en cuenta el medio ambiente ni prevé el derecho del empresario a su indemnidad por la responsabilidad frente a terceros.

Artículo 10

13. Por 32 votos contra 1 y 3 abstenciones, queda aprobado el artículo 10.

14. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) dice, en explicación de su voto, que su delegación ha votado a favor del artículo 10 en el entendimiento de que éste dispone que el empresario de una terminal de transporte puede retener las mercaderías para cubrir los créditos devengados en relación con la guarda de las mercaderías, tanto durante el período de su responsabilidad como durante el período posterior. De este modo, el empresario podrá reclamar la indemnización por los perjuicios sufridos durante el almacenamiento de las mercaderías después que las haya puesto a disposición de la persona facultada para recibirlas. Además, en virtud del párrafo 3 del artículo 10, el empresario podrá vender las mercaderías para el cobro de su crédito, siempre que se respeten los requisitos legales del Estado en que se encuentren las mercaderías.

Artículo 11

15. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) cuestiona el uso en el párrafo 4 de la versión inglesa de la palabra "apprehended", cuyo significado habitual se relaciona con actividades delictivas o estados mentales tales como el temor.

16. El PRESIDENTE dice que el Comité de Redacción sin duda ha decidido seguir la disposición correspondiente de las Reglas de Hamburgo, que utiliza la misma palabra.

17. Por 32 votos contra 1 y 3 abstenciones, queda aprobado el artículo 11.

18. El Sr. OCHIAI (Japón) dice, en explicación de su voto, que su delegación se ha abstenido porque teme que la mención del porteador en el párrafo 4 cause graves dificultades. Si el transporte de mercaderías es segmentado, no se sabe a qué porteador se refiere el párrafo. Por ejemplo, si participan tres porteadores, no se sabe si "el porteador" será el primero, el segundo, el último o los tres a la vez. Además, el Sr. Ochiari pregunta si, en el caso en que el porteador mencionado en el párrafo 4 no tenga ninguna sucursal u oficina en el país en que el empresario ha prestado los servicios relacionados con el transporte, el porteador deberá viajar a ese país y dar al empresario todas las facilidades razonables para la inspección de las mercaderías y la comprobación del número de bultos. En caso afirmativo, el párrafo impondría obligaciones importantes al porteador. Sin embargo, la Conferencia no ha de ocuparse del porteador, sino del empresario; si impone obligaciones a los porteadores debe proceder con extrema cautela.

Artículo 12

19. Por 29 votos contra ninguno y 7 abstenciones, queda aprobado el artículo 12.

20. Por 34 votos contra ninguno y 1 abstención, queda aprobado el artículo 13.

21. Por 36 votos contra ninguno, queda aprobado el artículo 14.

22. Por 31 votos contra ninguno y 5 abstenciones, queda aprobado el artículo 15.

23. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice, en explicación de su voto, que su delegación se ha abstenido de votar porque se ha eliminado la frase "o que se fundamente en ella" del texto del artículo.

24. Por 36 votos contra ninguno, queda aprobado el artículo 16.

25. El PRESIDENTE dice que la Conferencia ha terminado su examen de los artículos aprobados por la Primera Comisión (A/CONF.152/11). Invita ahora a los presentes a examinar los artículos aprobados por la Segunda Comisión (A/CONF.152/12).

26. Por 36 votos contra ninguno, queda aprobado el artículo 17.

27. Por 35 votos contra ninguno, queda aprobado el artículo 18.

28. Por 36 votos contra ninguno, queda aprobado el artículo 19.

29. Por 33 votos contra uno, queda aprobado el artículo 20.

Artículo 21

30. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos) presenta la propuesta de su delegación, que figura en el documento A/CONF.152/L.7, y dice que vuelve a tratar con gran renuencia una cuestión que ya ha absorbido mucho tiempo de la Conferencia. Los debates han puesto en evidencia que es improbable que se hagan reservas al Convenio. No obstante, dado que el día anterior la Conferencia decidió modificar el texto del artículo 1 aprobado por la Primera Comisión (A/CONF.152/SR.6, párr. 32), su Gobierno se verá obligado a formular una reserva, a fin de salvaguardar un importante aspecto del orden público de los Estados Unidos. La propuesta de su delegación tiene un alcance deliberadamente limitado al tema que le preocupa: el problema de las empresas de carga y descarga. Se ha dado a entender a su delegación que si se aprueba la propuesta, deberá agregarse al artículo 1 una definición de "empresas de carga y descarga", pero opina que no será necesario. En la sesión anterior, algunas delegaciones han indicado que los tribunales de sus países interpretan la "cláusula Himalaya" de forma muy distinta a los tribunales estadounidenses. Parece, pues, que los Estados Unidos son el único Estado que desea beneficiarse de la reserva propuesta.

31. Durante los últimos nueve años, su delegación ha seguido muy atentamente los trabajos de elaboración del Convenio, tanto en el UNIDROIT como en la CNUDMI, y considera que será un valioso instrumento para unificar la legislación que rige el comercio internacional. En su país, por ejemplo, no hay una legislación federal sobre la responsabilidad del empresario, pero en cambio hay 50 leyes distintas aplicables en distintos Estados. En algunos Estados, el empresario es considerado como un depositario sobre el que recae estrictamente la responsabilidad por todos los daños sufridos por el cargamento, mientras que en otros Estados se aplica el principio de la responsabilidad por negligencia o el principio de la responsabilidad contractual. Es importante que los exportadores estadounidenses sepan que hay un régimen de responsabilidad uniforme que se aplica en todos los países; del mismo modo, la

ratificación del Convenio por parte de los Estados Unidos redundará en beneficio de todos los países. Es posible que la introducción de un régimen uniforme en materia de responsabilidad de los empresarios de terminales en el comercio internacional dé paso a la introducción de un régimen similar para el comercio nacional.

32. El Gobierno de los Estados Unidos no se planteará la ratificación de un tratado al que se oponga un importante sector de la industria de su país. Actualmente, la industria de las empresas de carga y descarga secunda los esfuerzos del Gobierno por unificar la legislación, pero su cooperación está supeditada a la condición de que las empresas no reciban un trato más desfavorable que los porteadores. La propuesta de su delegación tiene la finalidad de mantener la posición jurídica actual de los Estados Unidos previendo la posibilidad de hacer una reserva. Hasta que las Reglas de Hamburgo y el presente Convenio gocen de aceptación universal, la propuesta garantizará que las empresas de carga y descarga deban responder de cualquier daño que causen, tanto en virtud del presente Convenio como del conocimiento de embarque marítimo. No gozarán del privilegio de exención en virtud de la "cláusula Himalaya", aunque su responsabilidad estará sujeta a una limitación unitaria de 500 dólares EE.UU. por bulto, conforme a las Reglas de la Haya.

33. Se han sugerido a su delegación una serie de enmiendas a la propuesta. Una de ellas consiste en sustituir las palabras "decidir que" por las palabras "hacer una reserva en virtud de la cual"; otra consiste en agregar después de las palabras "empresas de carga y descarga", en el mismo párrafo, las palabras "ni a otros contratistas del porteador". En una tercera enmienda de contenido más sustancial se propone que al final del párrafo se añadan las palabras ", siempre y cuando esos intermediarios no porteadores no excluyan así toda responsabilidad". Sugiere que ante todo se proceda a una votación para determinar si la propuesta cuenta con apoyo mayoritario; de ser así, podrán someterse a votación las diversas enmiendas.

34. El Sr. SMITH (Australia) dice que, en términos generales, su delegación no es partidaria de que el Convenio prevea la posibilidad de hacer reservas, pero sobre este punto concreto ve con buenos ojos la posición de los Estados Unidos. Puede apoyar la propuesta, si se considera que su adopción es necesaria para lograr la adhesión de los Estados Unidos al Convenio, pero sólo si se acuerda inequívocamente que en un Estado que haya hecho la reserva, ningún intermediario no porteador podrá excluir toda responsabilidad.

35. El Sr. BONELL (Italia) dice que su delegación lamenta profundamente que la Conferencia esté estudiando una enmienda del texto del artículo 21 para prever reservas. No obstante, como copatrocinador de la propuesta relativa al artículo 1 que la Conferencia ha adoptado en la sesión anterior, se siente en cierto modo responsable de la situación que ha dado pie a la propuesta de los Estados Unidos. Es evidente que los Estados Unidos ven en el Convenio un útil e importante instrumento que merece la aceptación más amplia posible, y dado que su reserva tiene por objeto prever un problema concreto, su delegación estará dispuesta a aceptarla.

36. Sin embargo, no está seguro de que el mejor procedimiento consista en votar en primer lugar sobre la propuesta en sí y luego sobre las enmiendas que ha mencionado el representante de los Estados Unidos. El texto, en su forma actual, es demasiado vago; por ejemplo, sugiere que se inserte la palabra "obligatorias" después de la palabra "aplicables" en el párrafo 1. Es indispensable que el texto del artículo aclare que las empresas de carga y descarga sólo podrán quedar exentas de los requisitos del Convenio si están sujetas a normas obligatorias por las que se rija el transporte, y que el propósito del artículo no es darles la posibilidad de eludir, mediante una condición contractual especial, toda responsabilidad derivada de cualesquiera de sus actos.

37. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que si bien él también ve con buenos ojos la propuesta de los Estados Unidos, tendrá reparos en aceptar que se incorpore en el texto del artículo 21. La norma de que no pueden hacerse reservas al Convenio le parece buena. Votará a favor de la propuesta si puede incorporarse en el artículo 1, pero se abstendrá si se le da la forma de una enmienda al artículo 21.

38. El Sr. RUSTAND (Suecia) comparte las opiniones expresadas por el representante de Italia. Aunque al principio se opuso a la posibilidad de formular reservas, puede apoyar la propuesta, dada la considerable importancia que reviste para los Estados Unidos, a condición de que se modifique el párrafo 1 agregándole las palabras "siempre y cuando esos intermediarios no porteadores no excluyan así toda responsabilidad".

39. El Sr. HORNBY (Canadá) dice que es evidente que la delegación de los Estados Unidos aprecia la preocupación de otros países de common law de que no debe darse a las empresas de carga y descarga un trato más favorable que a los porteadores. Ha votado a favor de la propuesta presentada por cuatro países con respecto al inciso a) del artículo 1 (A/CONF.152/L.5) y en la presente sesión, se ha percatado de las grandes dificultades que su adopción ha causado a la delegación de los Estados Unidos; por consiguiente, está dispuesto a apoyar la propuesta de los Estados Unidos (A/CONF.152/L.7), aunque lo hará con cierta renuencia, dado que su adopción afectará indudablemente el ámbito de aplicación del Convenio.

40. La Sra. SKOVBY (Dinamarca) observa que al no haber una definición clara del concepto de "empresas de carga y descarga", puede ser útil insertar las palabras "ni a ningún contratista similar que sea independiente del porteador" después de las palabras "empresas de carga y descarga", en el párrafo 1 del texto propuesto por los Estados Unidos.

41. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) dice que si bien ve con agrado el principio en que se inspira la propuesta de los Estados Unidos, se opone firmemente a que se incluya una excepción sobre reservas en ese artículo. El Convenio tendrá vigencia durante muchos años y con el tiempo se olvidarán las razones

que motivaron la excepción. La disposición propuesta por los Estados Unidos podría figurar en un contrato modelo, pero no debe tener cabida en un convenio internacional que rige principalmente la actividad de los empresarios de terminales de transporte.

42. Tras un breve debate sobre cuestiones de procedimiento en que participan el Sr. BONELL (Italia) y el Sr. MESCHERYAK (República Socialista Soviética de Ucrania), el PRESIDENTE invita a la Conferencia a que proceda a una votación indicativa sobre el principio enunciado en la propuesta de los Estados Unidos en el documento A/CONF.152/L.7. Si la propuesta obtiene la mayoría necesaria de los dos tercios, puede establecerse un pequeño grupo de trabajo para volver a redactar el texto de la propuesta y someterlo a una votación formal. En caso contrario, la propuesta se considerará rechazada.

43. Hay 12 votos a favor, 11 votos en contra y 11 abstenciones. No habiendo obtenido la mayoría de dos tercios el principio enunciado en la propuesta de los Estados Unidos, no queda aprobada la propuesta.

44. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos) propone que se suprima el artículo 21 del Convenio.

45. El PRESIDENTE dice que la propuesta se sometió a debate en la Conferencia en una fase muy tardía. Invita a la Conferencia a votar sobre el texto del artículo 21 aprobado por la Segunda Comisión.

46. Por 23 votos contra 4 y 8 abstenciones, queda aprobado el artículo 21.

Artículo 22 (A/CONF.152/L.4)

47. El Sr. INGRAM (Reino Unido) presenta la propuesta de la delegación de los Países Bajos y de su delegación relativa al párrafo 1 del artículo 22 (A/CONF.152/L.4) y dice que el artículo 14 del Convenio se refiere específicamente a su carácter internacional. En el texto aprobado por la Segunda Comisión se propone que para que el Convenio entre en vigor baste con la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión de cinco Estados. El Convenio tiene la finalidad de cubrir ciertas lagunas en los convenios existentes sobre transporte de mercaderías, la mayoría de las cuales exigen un número mucho mayor de Estados; por ejemplo, 20 en el caso del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías y 30 en el caso del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. En el Protocolo de Visby de las Reglas de La Haya se exigen 10 ratificaciones o adhesiones y se estipula además que cinco de los Estados que ratifiquen el Protocolo o que presten su adhesión al mismo deben tener un tonelaje mínimo de barcos bajo su pabellón. A fin de lograr una verdadera armonización del derecho mercantil internacional y de dar al Convenio el rango necesario para que merezca respeto, es indispensable exigir que un mínimo de 10 Estados sean partes en el Convenio para que pueda entrar en vigor.

48. El Sr. BONELL (Italia) dice que todas las delegaciones no sólo esperan sino confían en que los Estados que representan se plantearán seriamente la ratificación del Convenio. Ahora bien, sería una falacia considerar que la aprobación de un instrumento es suficiente para incitar a los Estados a iniciar el proceso de ratificación. En la práctica, son muchos los Estados que no dan este paso hasta que el instrumento entra en vigor. A la luz de la larga experiencia, tiene la convicción de que debe mantenerse lo más bajo posible el número necesario de ratificaciones o de requisitos análogos. Por consiguiente, es firmemente partidario del texto actual del artículo 22.

49. El Sr. ROMAN (Bélgica) y el Sr. ROJANAPHRUK (Tailandia) expresan su apoyo a la propuesta presentada por los Países Bajos y el Reino Unido.

Se levanta la sesión a las 12.30 horas

Octava sesión plenaria

Miércoles, 17 de abril de 1991, a las 14.30 horas

Presidente: Sr. ABASCAL (México)

A/CONF.152/SR.8*

EXAMEN DE LA CUESTION DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DE CONFORMIDAD CON LA RESOLUCION 44/33 DE LA ASAMBLEA GENERAL, DE 4 DE DICIEMBRE DE 1989 (tema 9 del programa) (continuación)

Proyecto de convenio sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional (continuación) (A/CONF.152/11, 12; A/CONF.152/L.6)

Artículo 22 (continuación) (A/CONF.152/L.4)

1. El Sr. RUSTAND (Suecia) refiriéndose a la declaración hecha por el representante de Italia en la séptima sesión plenaria, dice que los países deberían basar sus decisiones con respecto a la ratificación del Convenio en el contenido de fondo de sus disposiciones y no en lo que hacen otros países. Por ese motivo, no puede apoyar la propuesta presentada conjuntamente por los Países Bajos y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (A/CONF.152/L.4).

---

* A la presente acta se ha incorporado el documento A/CONF.152/SR.2-8/Corr.1, de fecha 1° de abril de 1992.

2. El Sr. CHRISTOV (Bulgaria) dice que, en principio, su delegación no tiene objeciones a la propuesta conjunta, pero preferiría que se introdujera un cambio apropiado en el artículo 1 y no en el artículo 22.

3. El Sr. LARSEN (Estados Unidos de América) dice que su delegación sigue considerando que el Convenio debe entrar en vigor cuando se reciban cinco instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, debido a su carácter peculiar y a la forma en que está vinculado a las necesidades de cada país. La Conferencia también podría tener presente que el Protocolo Visby a las Reglas de La Haya sienta un precedente en cuanto a, la exigencia de cinco instrumentos.

4. El Sr. ERIKSSON (Finlandia) dice que su delegación apoya decididamente el texto original, que requiere que se depositen cinco instrumentos, por las razones indicadas por los representantes de Italia y de Suecia. La experiencia ha demostrado que, en general, un Convenio resulta más atractivo a los Estados una vez que ha entrado en vigor. Algunos de los artículos del Convenio han sido redactados teniendo presentes las Reglas de Hamburgo, y el hecho de que se prevea que esas Reglas entrarán en vigor en una fecha próxima, pues sólo falta un instrumento, constituye una buena razón para requerir un número bajo para el presente Convenio.

5. La Sra. VAN DER HORST (Países Bajos) recuerda a la Conferencia que la delegación alemana y su propia delegación habían propuesto en la Segunda Comisión que se requiriese para la entrada en vigor el depósito de 15 instrumentos. Esa propuesta fue rechazada solamente por una pequeña mayoría, de 8 votos contra 5. Por consiguiente, debería considerarse que la propuesta conjunta (A/CONF.152/L.4) representa una solución de transacción.

6. El Sr. SOLIMAN (Egipto) apoya la propuesta conjunta y considera que 10 es el número mínimo de instrumentos necesarios para garantizar que el Convenio entre en vigor.

7. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) expresa su apoyo al texto tal como está redactado, por el que se requiere el depósito de cinco instrumentos. Si bien normalmente no conviene fijar un número demasiado bajo, la posibilidad de que entren en vigor las Reglas de Hamburgo en un futuro muy próximo sirve de incentivo para optar por requerir cinco instrumentos para este Convenio.

8. El PRESIDENTE invita a la Conferencia a que proceda a votación sobre la propuesta conjunta (A/CONF.152/L.4).

9. Por 19 votos contra 9 y 8 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

10. El PRESIDENTE invita a la Conferencia a que proceda a votación sobre el artículo 22 tal como figura en el documento A/CONF.152/12.

11. Por 25 votos contra 4 y 6 abstenciones, queda aprobado el artículo 22.

Artículo 23

12. Por 34 votos contra ninguno, queda aprobado el artículo 23.

Artículo 24

13. Por 35 votos contra ninguno, queda aprobado el artículo 24.

Artículo 25

14. Por 34 votos contra ninguno, queda aprobado el artículo 25.

Preámbulo (A/CONF.152/L.6)

15. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos), al presentar el preámbulo propuesto (A/CONF.152/L.6) en nombre de los patrocinadores, indica que los dos primeros párrafos explican la finalidad del Convenio y los motivos por los que se ha preparado. El tercer párrafo fue tomado de la resolución 44/33 de la Asamblea General en la que se exhorta a la celebración de la Conferencia.

16. El Sr. RAO (India) dice que, si bien en principio, su delegación puede apoyar el préambulo propuesto, considera que en el segundo párrafo las palabras "por la pérdida, el daño o el retraso sobrevenidos a las mercaderías" deberían armonizarse con el párrafo 1 del artículo 5 y decir lo siguiente: "por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías, así como del retraso en la entrega".

17. El Sr. BERAUDO (Francia) es partidario, en general, del preámbulo propuesto, que enuncia las ideas básicas en las que se apoya todo el texto y expresa la tesis de sus autores. No obstante, sería más lógico que se colocara el tercer párrafo como primero, de modo que la secuencia del pensamiento procediese de lo general a lo particular. Además, las palabras iniciales de ese párrafo, "Reafirmando su convicción", deberían sustituirse por las palabras "Afirmando su convicción". Por último, habida cuenta de los cambios políticos que tuvieron lugar durante los últimos dos años, podrían suprimirse las palabras "entre todos los Estados", que figuran en el mismo párrafo, pues resulta cada vez más claro que pueden establecerse relaciones de cooperación económica directamente entre los individuos y que la posición del Estado como intermediario está desapareciendo rápidamente.

18. El Sr. MORAN (España) puede aceptar la propuesta francesa de modificar el orden de los párrafos. Con respecto a la propuesta de suprimir las palabras "entre todos los Estados", considera que a pesar de los cambios políticos que tuvieron lugar en los últimos dos años, esas palabras no van en contra del espíritu general del párrafo y deberían mantenerse. No puede apoyar la propuesta del representante de la India, pues considera que el préambulo no tiene por qué estar en armonía con ningún artículo en particular del Convenio; en cambio, debe tener un carácter general y reflejar las razones por las que se ha elaborado el Convenio.

19. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que la propuesta del representante de la India es correcta, tanto desde el punto de vista lógico como gramatical. No obstante, a la luz de la observación formulada por el representante de España, sugiere que la frase diga: "por la pérdida, el daño de las mercaderías o el retraso en la entrega". En cuanto a la propuesta francesa de modificar el orden de los párrafos, desde el punto de vista del estilo, conviene que como elemento más significativo, la citación de una resolución muy importante de la Asamblea General, se coloque al final.

20. El Sr. BONELL (Italia) apoya la propuesta de Francia de modificar el orden de los párrafos pero no puede apoyar la supresión de las palabras "entre todos los Estados". Está de acuerdo con el representante de la India en que sería preferible poner en armonía el texto del segundo párrafo con el artículo 5, con los cambios de estilo sugeridos por el representante de Filipinas, salvo las palabras "delivery of such goods" (el cambio no procede en español), que preferiría sustituir por las palabras "in handing over the goods", como en el artículo 5.

21. La Sra. VAN DER HORST (Países Bajos) interpreta que en el Convenio tanto el porteador como el empresario se hacen cargo de las mercaderías, el porteador con respecto a la otra parte en el contrato de transporte, y el empresario de la terminal, con respecto a la parte con la que ha celebrado su contrato. Por consiguiente, propone que se eliminen del primer párrafo las palabras: "éstas no ... a cargo del porteador ni de los interesados en la propiedad de la carga sino", que entonces tendría el siguiente texto: "Considerando los problemas creados por la incertidumbre acerca del régimen jurídico aplicable a las mercaderías objeto de transporte internacional cuando están a cargo del empresario de una terminal de transporte en el comercio internacional."

22. El Sr. TARKO (Austria) apoya la propuesta de los Países Bajos, las opiniones de Italia con respecto al segundo párrafo y la propuesta francesa de modificar el orden de los párrafos.

23. El Sr. ROMAN (Bélgica) dice que si bien está de acuerdo con la idea general en la que se apoya el tercer párrafo del preámbulo propuesto, su delegación no está convencida de que el Convenio por sí mismo defienda los intereses de los países en desarrollo, aunque sí redunde en favor de esos intereses la armonización progresiva. Al tratar de cubrir las lagunas dejadas por los convenios existentes, el proyecto de Convenio ha ido demasiado lejos demasiado rápidamente. En consecuencia, su delegación tendrá que abstenerse con respecto al preámbulo.

24. El Sr. RUSTAND (Suecia) apoya el preámbulo propuesto con los párrafos ordenados según la propuesta del representante de Francia.

25. La Sra. PIAGGI DE VANOSSI (Argentina) apoya el proyecto de preámbulo tal como fue modificado por el representante de Francia, pero no puede aceptar la propuesta del representante de la India.

26. El Sr. SMITH (Australia) apoya la propuesta de Francia de modificar el orden de los párrafos. Sería partidario de la supresión propuesta por la representante de los Países Bajos siempre que no causara grandes dificultades a cualquier otra delegación; puede aceptar la propuesta de la India modificada por el representante de Filipinas.

27. El Sr. RAO (India) reconoce que es fundamental para el artículo 5 que la demora en la entrega de las mercaderías haga nacer la responsabilidad en virtud del Convenio solamente cuando haya causado perjuicios, que es lo más importante. La finalidad de su enmienda era corregir la impresión que daba el proyecto de preámbulo de que se pudiese incurrir en responsabilidad por el mero retraso en la entrega: esa impresión, al parecer, persiste en la fórmula propuesta por el representante de Filipinas.

28. El Sr. ROJANAPHRUK (Tailandia), estima que los párrafos preambulares deben ser simples y propone que el segundo se modifique para que diga lo siguiente:

> "Con el propósito de facilitar la circulación de las mercaderías mediante el establecimiento de normas uniformes sobre la responsabilidad de los empresarios de las terminales de transporte que no se rija por las leyes de transporte basadas en los convenios aplicables a los diversos modos de transporte."

29. El Sr. PAMBOU-TSCHIVOUNDA (Gabón) propone que el tercer párrafo se divida en dos partes, que quedarían separadas por los que actualmente son el primero y el segundo párrafos. La primera de esas partes subrayaría que la armonización y la unificación progresivas del derecho mercantil internacional deben reducir o eliminar los obstáculos de carácter jurídico que se oponen a la corriente del comercio internacional. La segunda parte destacaría el papel especial que cumple el Convenio al fomentar los objetivos enunciados en las últimas líneas del primer proyecto de preámbulo. Esta reordenación del texto eliminaría la presunción poco realista de que la armonización y la unificación del derecho mercantil internacional contribuirán notablemente a la cooperación económica basada en la igualdad, la equidad y el interés común. Sugiere que se establezca un grupo de trabajo para redactar un nuevo preámbulo, teniendo en cuenta esta propuesta y las formuladas por los otros representantes.

30. El PRESIDENTE dice que la propuesta del representante del Gabón, que trasciende los límites de una mera enmienda, no ha sido presentada a tiempo. Por consiguiente, considera que no puede examinarse.

31. El Sr. BONELL (Italia) y el Sr. SHATANI (Jamahiriya Arabe Libia) consideran que la Conferencia podría examinar la propuesta del Gabón.

32. El Sr. INGRAM (Reino Unido) celebra la enmienda presentada por la representante de los Países Bajos, pues tiene una gran infleuncia para la futura interpretación del Convenio.

33. El PRESIDENTE somete a votación la propuesta de Francia de que el tercer párrafo del preámbulo propuesto (A/CONF.152/L.6) se convierta en primer párrafo.

34. Por 21 votos contra 5 y 9 abstenciones, queda aprobada la propuesta.

35. El Sr. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabón) pide que se someta a votación la enmienda que ha propuesto al último párrafo del texto del preámbulo, y propone que las tres líneas, relativas al "comercio internacional", se modifiquen de modo que digan lo siguiente "Considerando que la armonización y la unificación progresivas del derecho mercantil internacional deben ayudar a reducir o eliminar los obstáculos de carácter jurídico que se oponen a la corriente de comercio internacional", y constituyan un párrafo distinto que se colocaría como el primer párrafo del preámbulo.

36. El PRESIDENTE invita a la Conferencia a que proceda a votación sobre la enmienda propuesta por el Gabón.

37. Por 18 votos contra 3 y 15 abstenciones, queda rechazada la enmienda.

38. El Sr. BERAUDO (Francia) retira su propuesta de que se supriman las palabras "entre todos los Estados" que figuran en el último párrafo del texto original, que ahora es el primero.

39. El PRESIDENTE invita a la Conferencia a que proceda a votación sobre la enmienda propuesta por los Países Bajos al primer párrafo, que ahora es el segundo, del primer proyecto de preámbulo, a fin de que se supriman las palabras "éstas no ... a cargo del porteador ni de los interesados en la propiedad de la carga sino".

40. Hay 15 votos a favor, 14 votos en contra y 9 abstenciones. No habiendo obtenido la mayoría de dos tercios, no queda aprobada la propuesta.

41. El PRESIDENTE invita a la Conferencia a que proceda a votación sobre la enmienda propuesta por Tailandia al segundo párrafo que ha pasado a ser el último, del primer proyecto de preámbulo.

42. Por 14 votos contra 7 y 17 abstenciones, queda rechazada la enmienda.

43. El PRESIDENTE invita a la Conferencia a que proceda a votación sobre la propuesta de Filipinas, en su forma enmendada por Italia, a fin de que se sustituyan las palabras del último párrafo "por la pérdida, el daño o el retraso sobrevenidos a las mercaderías" por las palabras "responsabilidad por la pérdida, el daño de las mercaderías, o el retraso en la entrega".

44. Por 20 votos contra 2 y 17 abstenciones, queda aprobada la enmienda.

45. El PRESIDENTE invita a la Conferencia a que proceda a votación sobre el proyecto de preámbulo (A/CONF.152/L.6) en su forma enmendada.

46. Por 35 votos contra ninguno y 3 abstenciones, queda aprobado el preámbulo en su forma enmendada.

APROBACION DE UN CONVENIO Y DE OTROS INSTRUMENTOS CONSIDERADOS APROPIADOS Y DEL ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA (tema 10 del programa) (A/CONF.152/11, 12; A/CONF.152/L.1, L.6)

47. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que la Conferencia talvez podría haber facilitado su proceso de adopción de decisiones, especialmente en las comisiones, procediendo en algunas ocasiones a una votación indicativa y no a una votación formal. Opina también que al intentarse alcanzar el consenso, algunas veces, en las comisiones los debates se han desarrollado con una prisa excesiva. Es importante, ahora que ha llegado el momento de proceder a votación sobre el Convenio en su totalidad, que las delegaciones adopten una posición inequívoca. Por lo tanto pide que se proceda a votación nominal sobre todo el proyecto de Convenio.

48. El PRESIDENTE invita a la Conferencia a que proceda a votación sobre el proyecto de Convenio en su totalidad (A/CONF.152/11, 12; A/CONF.152/L.6), en su forma enmendada.

49. A petición del representante de Filipinas, se procede a votación nominal.

50. Efectuado el sorteo por el Presidente, corresponde votar en primer lugar a Lesotho.

Votos a favor: Alemania, Argentina, Australia, Austria, Bulgaria, Canadá, China, Dinamarca, Egipto, España, Estados Unidos de América, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Guinea, India, Irán (República Islámica del), Israel, Italia, Japón, Lesotho, México, Nigeria, República de Corea, República Socialista Soviética de Bielorrusia, República Socialista Soviética de Ucrania, Suecia, Tailandia, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Yugoslavia.

Votos en contra: Ninguno.

Abstenciones: Arabia Saudita, Bélgica, Indonesia, Jamahiriya Arabe Libia, Países Bajos, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Turquía.

51. Por 31 votos contra ninguno y 7 abstenciones, queda aprobado el Convenio en su totalidad, en su forma enmendada.

52. El Sr. INGRAM (Reino Unido), en explicación de su voto, dice que su delegación se ha abstenido de votar sobre el Convenio en su totalidad. No ha votado en contra del texto por dos razones. En primer lugar, el Reino Unido comparte el compromiso universal en pro de la armonización y unificación del derecho mercantil internacional. En segundo lugar, respeta el enorme esfuerzo que, durante varios años, han dedicado tantas personas al proyecto de Convenio -especialmente las secretarías del UNIDROIT y de la CNUDMI, y también los representantes de muchos países que han asistido a las reuniones celebradas en esos años.

53. No obstante, el resultado no ha modificado la opinión del Gobierno del Reino Unido y, lo que es más importante, de los intereses comerciales británicos, en el sentido de que el nuevo Convenio no facilitará el comercio internacional. Al hablar de "intereses comerciales" se refiere a todos los los que participan en esas actividades -empresarios de terminales de transporte, cargadores de mercaderías y porteadores, y los aseguradores de todos esos intereses. Dos aspectos del Convenio sugieren esta conclusión. En primer lugar, el número y la variedad de empresarios a los que se aplica, desde pequeñas empresas de carga y descarga hasta empresarios de grandes terminales de contenedores, y las diferentes funciones que cumplen, harán que el Convenio esté sujeto a interpretaciones diferentes e inciertas. Ya se han comentado las incertidumbres que persisten en el texto: se refieren, por ejemplo, a la definición de "porteador" y al período de responsabilidad del artículo 3. Es lamentable que existan esas incertidumbres. Y lo que es más importante, significan que no se reducirán los gastos de las diversas partes interesadas, ya que tendrán que contratar un seguro total para sus mercaderías.

54. La segunda preocupación de su delegación es la base de responsabilidad estricta -aunque no absoluta- estipulada en el artículo 5 que, combinada con la falta de un límite general en el artículo 6, y la posibilidad de sobrepasar los límites incluso en el caso de las actividades de un empleado o mandatario, prevista en el artículo 8, creará graves problemas de seguros, que su delegación ha señalado en la Primera Comisión. El orador confía en que los Estados en los que haya terminales de transporte examinarán este aspecto muy cuidadosamente antes de decidirse a ratificar el Convenio. Parece poco probable que el Reino Unido adopte esa decisión.

55. El Sr. HORNBY (Canadá) dice que si bien su delegación ha votado a favor del Convenio encuentra algunas dificultades jurídicas en el texto. Teme que por la falta de claridad de algunas de sus disposiciones habrá confusiones, demoras y dificultades en la aplicación del Convenio. Se refiere, en particular, a la ausencia de una estipulación inequívoca con respecto a la duración del período de responsabilidad previsto en el artículo 3. Las normas del artículo 8 relativas a la pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad y las decisiones de la Conferencia sobre las normas de fondos relativas a la responsabilidad imponen una carga inequitativa a los empresarios, en comparación con las responsabilidades de los porteadores de conformidad con la legislación vigente. Estos defectos del Convenio exponen a los empresarios a una mayor responsabilidad y a gastos más elevados que, en lugar de fomentar el crecimiento del comercio internacional, lo trabarán. No obstante, el apoyo que su delegación ha dado al Convenio testimonia el aval de su país a los principios de armonización progresiva del derecho mercantil internacional y al excelente trabajo de la CNUDMI y del UNIDROIT.

56. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) dice que su delegación ha votado a favor del Convenio en su totalidad porque el artículo 15 establece que el Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones que resulten de un convenio internacional relativo al transporte de mercaderías, o de cualquier ley nacional por la que se dé efecto a ese convenio. Dado que a las empresas de carga y descarga pueden corresponderles algunos derechos del porteador previstos en las Reglas de La Haya, en virtud del artículo 15 conservan la posibilidad de optar por beneficiarse con los derechos que esas Reglas reconocen al porteador.

57. La Sra. VAN DER HORST (Países Bajos) dice que su delegación se ha abstenido de votar sobre el Convenio en su totalidad por las razones que ya ha indicado en la Primera Comisión. Se adhiere a las opiniones expresadas por el representante del Reino Unido.

58. El Sr. ROMAN (Bélgica) dice que si bien su delegación ha apoyado el principio consagrado en el Convenio, se ha abstenido de votar el Convenio en su totalidad por razones similares a las señaladas por el representante del Reino Unido.

CREDENCIALES DE LOS REPRESENTANTES EN LA CONFERENCIA (tema 6 del programa)

b) INFORME DE LA COMISION DE VERIFICACION DE PODERES (A/CONF.152/8)

59. El Sr. HORNBY (Canadá), Presidente de la Comisión de Verificación de Poderes, presenta el informe de la Comisión (A/CONF.152/8). Los Estados enumerados en el párrafo 4 son aquellos que han presentado credenciales al 15 de abril de 1991, en debida forma o mediante telegrama, facsímil, carta o nota verbal. Habiendo examinado esas credenciales, la Comisión recomienda a la Conferencia, en el párrafo 9 de su informe, que apruebe el siguiente proyecto de resolución:

"La Conferencia,

Habiendo examinado el informe de la Comisión de Verificación de Poderes,

Aprueba el informe de la Comisión de Verificación de Poderes."

60. El Sr. BERGSTEN (Secretario Ejecutivo) observa que algunos de los Estados enumerados en el párrafo 4 del informe aún no han presentado credenciales en debida forma como lo exige el artículo 3 del reglamento de la Conferencia, pero se espera que lo hagan previamente a la clausura de ésta. Antes de que finalice la Conferencia, se publicará una versión revisada del informe de la Comisión, que incluirá los nombres de los Estados que en ese lapso hayan presentado credenciales en debida forma.

61. El PRESIDENTE invita a la Conferencia, a aprobar, en ese entendimiento, el proyecto de resolución propuesto en el párrafo 9 del documento A/CONF.152/8.

62. Por 32 votos contra 1, queda aprobado el proyecto de resolución.

APROBACION DE UN CONVENIO Y DE OTROS INTRUMENTOS CONSIDERADOS APROPIADOS Y DEL ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA (tema 10 del programa) (continuación) (A/CONF.152/11,12; A/CONF.152/L.1, L.6)

63. El Sr. BERGSTEN (Secretario Ejecutivo) presenta el proyecto de Acta Final de la Conferencia (A/CONF.152/L.1). El nombre del Zaire, que se había registrado y retiró posteriormente su representación de la Conferencia, debe ser suprimido de la lista de Estados participantes que figura en el párrafo 3. La fecha de la aprobación del Convenio (párrafo 12) es el 17 de abril de 1991; quedará abierto a la adhesión el 19 de abril de 1991.

64. El Sr. BERAUDO (Francia) observa que en la lista de organizaciones intergubernamentales que asisten a la Conferencia en calidad de observadoras no figura la Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR), que ha estado presente en una sesión el día anterior.

65. El PRESIDENTE invita a la Conferencia a que apruebe el proyecto de Acta Final.

66. Por 36 votos contra ninguno, queda aprobado el proyecto de Acta Final de la Conferencia.

67. El PRESIDENTE, expresa por último su agradecimiento a todos los que han contribuido al éxito en la culminación del Convenio, y especialmente al UNIDROIT, a la CNUDMI y su Grupo de Trabajo, a los presidentes de las comisiones de la Conferencia, y a la Secretaría.

Se levanta la sesión a las 17.05 horas

Novena sesión plenaria

Viernes, 19 de abril de 1991, a las 10.30 horas

Presidente: Sr. ABASCAL (México)

A/CONF.152/SR.9

FIRMA DEL ACTA FINAL Y DEL CONVENIO Y OTROS INSTRUMENTOS (tema 11 del programa) (A/CONF.152/13)

1. Por orden alfabético se pide a las delegaciones que firmen el Acta Final de la Conferencia y, en caso de tener los poderes necesarios, que firmen el Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional.

CLAUSURA DE LA CONFERENCIA (tema 12 del programa)

2. El PRESIDENTE dice que los trabajos de la Conferencia han puesto de manifiesto que el comercio internacional puede ser un vehículo no sólo para el intercambio de mercaderías sino también para el intercambio cultural y una oportunidad para la comprensión y la paz entre los países. Elogia a los delegados presentes en la Conferencia, a todas aquellas personas que han colaborado en la preparación del proyecto de Convenio y a la Secretaría por haber demostrado con su imaginación, tenacidad, entusiasmo y flexibilidad que el comercio es un medio para unir la humanidad. Rinde especial homenaje a la labor realizada por el Profesor Joaquim Bonell, ex Presidente del Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre Prácticas Contractuales Internacionales, y por el Sr. Jean-Paul Beraudo, Presidente de la Primera Comisión de la Conferencia.

3. Declara clausurada la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional.

Se levanta la sesión a las 11.05 horas

ACTAS RESUMIDAS DE LAS SESIONES DE LA PRIMERA COMISION

Primera sesión

Miércoles, 3 de abril de 1991, a las 10 horas

Presidente: Sr. BERAUDO (Francia)

A/CONF.152/C.1/SR.1

APROBACION DEL PROGRAMA (tema 1 del programa provisional) (A/CONF.152/C.1/L.1)

1. Queda aprobado el programa provisional (A/CONF.152/C.1/L.1).

EXAMEN DE LOS ARTICULOS 1 A 16 Y 20 DEL PROYECTO DE CONVENCION SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL (tema 3 del programa) (A/CONF.152/5, 6, 7 y Add.1 y Add.1/Corr.1 (inglés solamente) y Add.2)

2. El PRESIDENTE señala a la atención de la Comisión el texto contenido en el documento A/CONF.152/5 que, de conformidad con el artículo 29 del reglamento de la Conferencia (A/CONF.152/3), constituye la propuesta básica que ha de examinarse. La Comisión deberá examinar asimismo las demás propuestas o enmiendas que se presenten por escrito. Esas propuestas o enmiendas se aprobarán por simple mayoría y todo Estado que se abstenga de votar será considerado no votante.

3. Sugiere que la Comisión examine primeramente las disposiciones de carácter más sustantivo del proyecto de Convención y aplace hasta una etapa ulterior las de carácter menos sustantivo, que son los artículos 2, 13, 14 y 20.

4. Así queda acordado.

Artículo 1, inciso a) (A/CONF.152/C.1/L.6)

5. El Sr. SCHROCK (Alemania) presenta su enmienda al inciso a) del artículo 1 (A/CONF.152/C.1/L.6) y dice que en el curso de la labor preparatoria de la Conferencia, comenzada en Roma en el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), se ha ido ampliando considerablemente el ámbito de aplicación de la Convención. En el informe explicativo presentado por el UNIDROIT se estima que, por deseable que sea establecer reglas uniformes sobre la responsabilidad de los intermediarios que manipulan las mercaderías, no sería realista tratar de hacerlo ahora. De hecho, las disposiciones del proyecto de texto que la Comisión tiene ante sí, preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), abarcan a los intermediarios que manipulan las mercaderías. Su delegación comparte la opinión expresada en un artículo publicado recientemente en el Journal of Maritime Law and Commerce, según el cual la definición de "empresario" propuesta en el proyecto de texto se basa en el supuesto de que el empresario preste servicios respecto de mercaderías en una zona en la que tiene derecho de acceso o de uso, con inclusión de los servicios que puedan prestarse a bordo de un buque, como la carga, la descarga, la estiba y el arrumaje. Aunque su delegación no se opone de ningún modo a que se amplie el ámbito de aplicación de la Convención, considera que la definición que figura en el inciso a) del párrafo 1 debe dejar bien sentado que la manipulación de las mercaderías queda incluida en las funciones de los empresarios de terminales de transporte: la expresión "toma a su cargo" no basta para precisar ese concepto. Hay que añadir una disposición que regule situaciones distintas de la situación en que el transporte de las mercaderías se hace en un medio de transporte al que ningún tercero tiene acceso. Si se aprueba la propuesta de su delegación habrá que modificar en consecuencia el inciso c) del artículo 1 y el artículo 3, pero estas enmiendas pueden examinarse en otro momento.

6. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) estima que la adición propuesta no mejora el texto porque la expresión "o a manipular" es demasiado vaga. En su opinión, la expresión "toma a su cargo" basta para abarcar las distintas situaciones que pueden entrañar la responsabilidad potencial del empresario. Se ha hecho referencia a la labor realizada en 1972 por el UNIDROIT, pero en aquel momento el enfoque se centraba en un aspecto de las actividades del empresario, que era la custodia. Un estudio posterior de la secretaría de la CNUDMI sobre las operaciones de los terminales de transporte en el mundo entero ha mostrado que la custodia no es ya el único aspecto de las actividades de los empresarios, y en consecuencia la atención se centra ahora en otros tipos de actividades. Por esta razón, en la disposición análoga que figura en la versión inglesa de las Reglas de Hamburgo se decidió utilizar la expresión "in charge" para definir de la mejor manera posible la persona o empresa responsable de las mercaderías.

7. El Sr. RUSTAND (Suecia) conviene con el representante de Alemania en que la expresión "toma a su cargo" tal vez no sea suficientemente precisa y recuerda que ya había suscitado controversias en las reuniones preparatorias y en el anterior período de sesiones de la CNUDMI, celebrado en 1989. Es común que se dejen mercaderías en un muelle para ser recogidas posteriormente, sin que se impartan instrucciones específicas en cuanto a su destino: en tal caso, ¿cabe considerar que el empresario las ha "tomado a su cargo" con arreglo a los términos de la Convención? Es importante que la Conferencia defina esa expresión, pero de todos modos no le parece que el texto mejore añadiendo la expresión "o a manipular".

8. El Sr. HORNBY (Canadá) conviene en que la definición contenida en el inciso a) del artículo 1 suscita algunos problemas, pero no está seguro de que se solucionen agregando las palabras "o a manipular". Según entiende, la definición de los "servicios relacionados con el transporte" que figura en el inciso d) del artículo 1 deja en claro que las actividades de manipulación de las mercaderías quedan comprendidas en el ámbito de la Convención. Mejor sería que la atención se centrara en el concepto de tener las mercaderías "bajo custodia" (en la versión inglesa, "in charge"), concepto que se utiliza y define en las Reglas de Hamburgo. Tal vez pueda agregarse al artículo 3 un nuevo párrafo relativo a ese concepto.

9. Al Sr. BONELL (Italia) le había parecido en un primer momento que la propuesta de Alemania era aceptable, pero ha cambiado de opinión después de oír lo que ha dicho el representante de los Estados Unidos. El hecho de que el concepto de estar las mercaderías "bajo custodia" (en la versión inglesa, "in charge") esté incorporado en las Reglas de Hamburgo es una excelente razón para mantenerlo en el texto que se examina. Sin embargo, no está de acuerdo con la sugerencia de los representantes de Canadá y Suecia de que la Conferencia intente definir el concepto de "tomar a cargo", pues es mi intento que tiene pocas posibilidades de éxito. En los trabajos de la Comisión sobre el proyecto, una delegación propuso que se suprimieran las palabras "toma a su cargo mercaderías objeto de transporte internacional, a fin de", para que los futuros usuarios pudieran dar una definición más precisa del empresario. Es preferible esta solución, y no una definición demasiado explícita.

10. El Sr. ROJANAPHRUK (Tailandia) está de acuerdo con el representante de los Estados Unidos en que el concepto de "tomar a cargo" abarca el de "manipular".

11. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) no se opone a que se supriman las palabras "toma a su cargo mercaderías objeto de transporte internacional, a fin de" y a que se añada una referencia tanto al concepto de "tomar bajo custodia" como al de "manipular" en el inciso d) del artículo 1. En su opinión, la versión actual del texto es suficientemente clara, pero está dispuesto a aceptar la propuesta de Alemania para facilitar la ratificación del proyecto de Convención por el mayor número posible de países.

12. El Sr. SCHROCK (Alemania) dice que el debate muestra que la Conferencia interpreta el concepto de "tomar a cargo" en un sentido algo más amplio que otras convenciones relativas al transporte. Ha podido comprobar que la propuesta de su delegación sobre la primera frase del inciso a) del artículo 1 ha recibido sólo un apoyo limitado y está dispuesto a retirarla para abreviar el debate. Sin embargo, su delegación desea que se haga constar en acta que, según entiende la Conferencia, el concepto de "tomar a cargo" es de un alcance considerablemente más amplio, que, por ejemplo, el enunciado en las Condiciones Generales aprobadas en 1989 por la Asociación de Empresarios de Carga y Descarga de Suecia, que lo limita al depósito de las mercaderías en cobertizos de carga o locales vallados.

13. Al Sr. WALL (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) le preocupa la vaguedad del concepto "tomar a cargo". El debate no ha hecho sino aumentar esa vaguedad. Sino se identifica claramente a la persona que será responsable, se deja abierta la puerta a la posibilidad de que coincidan las responsabilidades de varios "empresarios" y haya una sucesión de reclamaciones y contrarreclamaciones.

14. Su delegación entiende que el inciso a) del artículo 1, si se lee junto con el inciso d) del artículo 1, no abarca las actividades de las autoridades aduaneras y fiscales.

15. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos) comparte tanto la opinión del representante de Alemania de que el concepto de tomar a cargo no se limita al almacenamiento de mercaderías en cobertizos o locales vallados, como la del representante del Reino Unido de que el inciso a) del artículo 1 no abarca las actividades de las autoridades aduaneras y fiscales. En cuanto a la precisión del texto, hace observar que la posibilidad de una coincidencia de responsabilidades no puede descartarse con arreglo a la ley actual.

16. El Sr. OCHIAI (Japón) anuncia que su delegación ha formulado una propuesta sobre la cuestión de las empresas de carga y descarga, que se distribuirá en breve, y pide al Presidente que no cierre el debate hasta que no se haya examinado esa propuesta.

17. El Sr. ZHAO (China) dice que su delegación entiende que la primera frase del inciso a) del artículo 1 se refiere a todo el proceso que tiene lugar desde el momento en que una persona determinada, que puede ser un representante de las autoridades de un puerto o de un aeropuerto, toma a su cargo mercaderías objeto de transporte internacional hasta el momento en que esa persona entrega las mercaderías. No es necesario que el texto del artículo enuncie esta interpretación amplia si queda reflejada en el acta de los debates.

18. El Sr. ROMAN (Bélgica) dice que su delegación desea presentar una propuesta oficial en relación con la expresión "en una zona bajo su control", que considera demasiado vaga. A diferencia del representante de los Estados Unidos, opina que el concepto de tomar a cargo debe limitarse al almacenamiento de las mercaderías en cobertizos o locales vallados; ampliar el ámbito de la responsabilidad significaría incrementar el costo del transporte internacional, lo que sería incompatible con el objetivo de promover el comercio internacional.

19. El Sr. de GOTTRAU (Unión Internacional del Transportes por Carretera) toma la palabra por invitación del Presidente y sin que la Comisión se oponga, y señala a la atención de la Comisión las observaciones presentadas por su organización (A/CONF.152/7/Add.1). En la versión francesa del inciso a) del artículo 1 sería más apropiado que se dijera "... toute personne qui prend sous sa garde ...". Por otra parte, cabe observar que el término "persona" abarca tanto las personas naturales como las jurídicas de derecho público y de derecho privado.

20. El PRESIDENTE, resumiendo el debate sobre la primera frase del inciso a) del artículo 1, indica que se ha retirado la propuesta de Alemania sobre las operaciones de manipulación (A/CONF.152/C.1/L.6). Algunas delegaciones estiman que el concepto "tomar a cargo" y las operaciones específicas que entraña no se definen apropiadamente. Confía en que las diversas propuestas presentadas se examinen cuidadosamente y que esta cuestión se trate más adelante en relación con otros artículos en los que también interviene ese concepto. En lo que respecta a la objeción del Reino Unido de que, con arreglo a la primera frase, la situación no quedaría clara en la práctica, señala que el texto de avenencia que la Comisión tiene ahora ante sí es el resultado de un debate prolongado y a fondo. Indudablemente, la redacción puede mejorarse todavía, y de ello se encargará el Comité de Redacción. Sugiere que la primera frase se mantenga tal como está redactada y se pregunta si los participantes desean votar al respecto.

21. El Sr. WALL (Reino Unido) dice que lo que preocupa a su delegación respecto del inciso a) del artículo 1 es un problema de fondo que no puede ser resuelto por el Comité de Redacción. Una votación sobre la primera parte del artículo le parece prematura.

22. El Sr. OCHIAI (Japón) señala que está pendiente todavía la propuesta de su delegación relativa a la interpretación del inciso a) del artículo 1. Pregunta si puede presentarla oralmente, antes de que se decida si va a haber votación sobre el artículo.

23. El Sr. BONELL (Italia) está de acuerdo con el resumen del Presidente sobre el debate relativo a la primera frase. La redacción de ese texto es el resultado del consenso a que se llegó en la CNUDMI tras un debate prolongado y muy detallado. En esta etapa tan tardía no es partidario en absoluto de reabrir un debate de fondo sobre la definición de la expresión "tomar a cargo". El texto debe aprobarse a menos que exista una clara propuesta alternativa, presentada por escrito.

24. El PRESIDENTE, refiriéndose a la cuestión planteada por la delegación del Japón, dice que prefiere atenerse al método de presentación de propuestas por escrito; por consiguiente, la propuesta del Japón se examinará cuando se haya distribuido por escrito.

25. El Sr. BERGSTEN (Secretario Ejecutivo), explicando el procedimiento de votación, dice que si el Presidente de una comisión considera que existe acuerdo general sobre un texto examinado por la Comisión, no hay motivos para someter ese texto a votación. La votación sólo es necesaria si el desacuerdo entre las delegaciones es manifiesto. En cambio, al final de la Conferencia habrá que votar en sesión plenaria sobre cada artículo.

26. En lo que respecta a la propuesta del Japón, da lectura al artículo 30 del reglamento provisional, según el cual las propuestas son normalmente presentadas por escrito, si bien el Presidente de la Conferencia puede permitir la consideración de propuestas o enmiendas orales; por extensión, esa disposición abarca al Presidente de una de sus comisiones. Por consiguiente, el Presidente tiene facultades discrecionales para autorizar ese procedimiento.

27. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) hace suya la primera observación del Secretario Ejecutivo; el consenso debe ser el principio básico pues así es innecesaria la votación. El artículo 30 debe interpretarse en un sentido amplio, de modo que toda delegación pueda presentar propuestas que permitan que la Conferencia logre un acuerdo final.

28. El Sr. RUSTAND (Suecia) observa que en los artículos 3 y 5 también se hace referencia al concepto de "tomar a cargo", y considera preferible que la votación se aplace hasta que se hayan examinado todos los artículos pertinentes.

29. Aunque está de acuerdo con el representante de Italia en que esta cuestión se examinó detalladamente en el Grupo de Trabajo y en el 22° período de sesiones de la CNUDMI, nada impide que la Conferencia la vuelva a examinar. De las opiniones y propuestas presentadas quedará constancia en las actas resumidas, lo que será útil más adelante como marco de referencia.

30. El Sr. HORNBY (Canadá) dice que es aconsejable que las propuestas sobre cuestiones de fondo complejas se presenten por escrito; en cambio, se pueden aceptar enmiendas orales relativas a cuestiones más sencillas, como la supresión de una palabra o de una frase.

Se suspende la sesión a las 11.15 horas y se reanuda a las 11.55 horas

31. El Sr. ROMAN (Bélgica) dice que le sorprende que, al parecer, se haya sugerido que no es posible volver a abrir el debate sobre una cuestión determinada; de ser así, entonces no habría necesidad alguna de seguir examinando el proyecto y bastaría conque la Conferencia votase sobre los diversos artículos.

32. El PRESIDENTE dice que la Conferencia debe considerar con prudencia la posibilidad de volver a abrir el debate.

33. El Sr. BONELL (Italia) dice que, en principio, las enmiendas deben presentarse por escrito pero que, en los casos apropiados, se pueden aceptar las excepciones que el Presidente estime necesarias. No recuerda que se haya sugerido que no deba existir la posibilidad de seguir discutiendo una cuestión, pero lo cierto es que no hay tiempo suficiente para sostener un debate prolongado. El espíritu del

texto que la Conferencia tiene ante sí, que trata de una cuestión sumamente conflictiva, ha sido discutido a fondo antes de enunciarlo por escrito y sería contraproducente que en una fase tan tardía se volviera a abrir el debate sobre el fondo de la cuestión.

34. El Sr. WALL (Reino Unido) confía en que la Conferencia pueda continuar sus trabajos sin tener que votar. El debate sobre el inciso a) del artículo 1 ha sido utilísimo, y las deliberaciones subsiguientes quizá revelen la necesidad de volver a abrir el debate sobre determinadas cuestiones con miras a mejorar la redacción del texto. Su delegación estima que algunas definiciones que figuran en el inciso a) del artículo 1 deben volverse a examinar antes de someterlas a votación, pero en general espera que la Comisión no se acostumbre a votar demasiado a menudo.

35. El PRESIDENTE dice que, por el momento, no se votará sobre la primera frase del inciso a) del artículo 1 y sugiere a la Conferencia que pase a examinar la segunda frase de dicho artículo. La propuesta que ha anunciado el Japón acerca de la posibilidad de que las disposiciones de la Convención estén en conflicto con las normas de derecho aplicables en materia de transporte no se ha distribuido todavía en tanto que propuesta formal, pero figura en los comentarios del Japón que se indican en el documento A/CONF.152/7.

36. El Sr. OCHIAI (Japón) dice que es absolutamente evidente que el anteproyecto de Convención debe aplicarse a las empresas de carga y descarga aunque dichas empresas estén cubiertas por una cláusula del conocimiento de embarque que les extienda los beneficios concedidos a los porteadores por las normas de derecho aplicables en materia de transporte. El proyecto de Convención que se está examinando no es suficientemente claro a dicho respecto. Si las empresas de carga y descarga quedaran excluidas, entonces la Convención no se aplicaría al 90% de las funciones que se deseaban regular. Para que la Convención sea realmente útil, es preciso que incluya a las empresas de carga y descarga.

37. El Sr. HORNBY (Canadá) dice que su delegación comparte la posición del representante del Japón acerca de la segunda frase del inciso a) del artículo 1, que parece indicar que las empresas de carga y descarga pueden quedar al margen de la Convención por mera invocación de las cláusulas contenidas en un contrato de transporte. La finalidad del proyecto de Convención es conseguir que haya una mayor uniformidad en las normas de derecho aplicables a los límites fijados a las empresas de carga y descarga y a los empresarios de terminales en general. Si se permite que las empresas de carga y descarga puedan quedar al margen de las disposiciones de la Convención y tengan los mismos límites que los porteadores, entonces la Convención perderá toda su razón de ser.

38. La Sra. VAN DER HORST (Países Bajos) recuerda a la Conferencia que su Gobierno ha propuesto un texto para sustituir a la segunda frase del inciso a) del artículo 1 (A/CONF.152/7/Add.1, pág. 7). A su Gobierno le preocupa el significado de la actual frase, en particular la palabra "responsable". Los Países Bajos han ratificado las Reglas de La Haya/Visby, según las cuales un porteador no es responsable de las mercaderías antes de su embarque ni después de su desembarque. La frase actual sugiere que el porteador puede ser considerado como responsable en dicho lapso de tiempo con arreglo a la Convención, y por eso en la frase propuesta por su Gobierno se ha omitido la palabra "responsable".

39. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos) dice que su delegación es partidaria de conservar la redacción actual. Durante la redacción del texto en el Grupo de Trabajo de la CNUDMI, una de las principales dificultades encontradas fue la utilización del término inglés "stevedore" (empresas de carga y descarga), cuyo significado no es igual en todos los sistemas de transporte. Comoquiera que la finalidad del proyecto de Convención es eliminar las actuales deficiencias, se ha reconocido la necesidad de utilizar un concepto más amplio de dicho término.

40. Las empresas de carga y descarga no están necesariamente cubiertas por un conocimiento de embarque. En realidad, esta cuestión reviste una importancia fundamental en las negociaciones entre dichas empresas y los porteadores, a fin de evitar el desperdicio innecesario de recursos y para eliminar coberturas de seguro dobles e incluso triples. En los Estados Unidos lo único que suele interesar a las empresas de carga y descarga es limitar su responsabilidad monetaria.

41. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) estima que la segunda frase del inciso a) del artículo 1 es bastante imprecisa, y conviene en que el término inglés "stevedore" tiene significado diferente según los países.

42. Su delegación desea dejar bien sentado que, cuando un empresario ostente una doble capacidad con arreglo a las normas de derecho aplicables como consecuencia de su responsabilidad por las mercaderías, no se le debe considerar como empresario en todas las circunstancias. En segundo lugar, la expresión "en virtud de la ley aplicable relativa al transporte" se refiere tanto al derecho nacional como al derecho dimanante de los tratados.

43. El Sr. BONELL (Italia) conviene en que dichas normas deberían tener el mayor ámbito de aplicación posible, lo que quiere decir que en principio debería incluirse también a las empresas de carga y descarga ("stevedores"). Le parece entender que el interés fundamental del representante de los Estados Unidos de América consiste en evitar que las empresas de carga y descarga queden en peor posición que los porteadores.

44. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos) dice que en su país, la compleja situación que prevalece en lo que se refiere a las negociaciones entre empresas de carga y descarga ("stevedores") y los porteadores ha sido causa de muchos litigios, que a veces se han resuelto en favor de dichas empresas y otras veces en contra de ellas. Por ejemplo, los tribunales han invalidado una serie de disposiciones de amplio alcance de los conocimientos de embarque marítimos que extendían las protecciones de que disfruta el

porteador a todos los agentes o contratistas independientes que no tenían nada que ver con el transporte de mercaderías. Hay que tener en cuenta que las empresas de carga y descarga tienen que negociar la protección que desean obtener. Muchos porteadores se niegan a extender automáticamente las condiciones de sus conocimientos de embarque a dichas empresas, y cuando lo hacen es a base de aumentar la tarifa que cargan. Por eso su delegación opina que debe tratarse a las empresas de carga y descarga de la misma manera que a los porteadores, o, dicho de otra manera, que dichas empresas no deben quedar en peor posición que los porteadores.

45. El Sr. BONELL (Italia) estima que mientras no se tome una decisión sobre los límites de la responsabilidad será preciso conservar el texto actual, quizá con la enmienda propuesta por el Japón.

46. El Sr. WALL (Reino Unido) dice que, en opinión de su delegación, los porteadores deben quedar excluidos del ámbito del proyecto de Convención. Esta era precisamente la finalidad primordial de la segunda frase del inciso a) del artículo 1. Si se conserva el texto actual de la frase, entonces lo mejor para las empresas de carga y descarga ("stevedores") sería que procurasen obtener la protección que necesitasen del porteador en virtud del conocimiento de embarque o de cualquier otro documento de transporte. Su delegación conviene en que, si lo que se desea es que dichas empresas no queden en peor situación que los porteadores, entonces no podrá decidirse esta cuestión mientras no se tome una decisión acerca de los límites cuantitativos que deben figurar en el proyecto de Convención. En la fase actual su delegación estima que el proyecto de Convención debe incluir específicamente a las empresas de carga y descarga.

47. El Sr. RUSTAND (Suecia) comparte la posición que ha expuesto el representante del Canadá. Sería una lástima que el proyecto de Convención crease una nueva laguna. Su delegación estima que un empresario que sea responsable de las mercaderías en virtud de otra convención aplicable, no lo será en virtud del proyecto de Convención que se está examinando. A su delegación no se le ha ocurrido nunca que las empresas de carga y descarga ("stevedores") pudieran quedar exoneradas de la responsabilidad que fija la Convención en virtud de cláusulas contenidas en un conocimiento de embarque. No está seguro de que la propuesta de los Países Bajos asegure que dichas empresas tengan que cumplir todos los límites aplicables, y más bien le parece que tendrá el efecto opuesto.

Se levanta la sesión a las 12.30 horas

Segunda sesión

Miércoles, 3 de abril de 1991, a las 14.30 horas

Presidente: Sr. BERAUDO (Francia)

A/CONF.152/C.1/SR.2

EXAMEN DE LOS ARTICULOS 1 A 16 Y 20 DEL PROYECTO DE CONVENCION SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL (tema 3 del programa) (continuación) (A/CONF.152/5, 6, 7 y Add.1 y Add.1/Corr.1 y Add.2)

Artículo 1, inciso a) (continuación) (A/CONF.152/C.1/L.6, L.19, L.23)

1. El Sr. RAMBERG (Observador del Comité Marítimo Internacional) se refiere a la utilización del término "ley" en el proyecto de la CNUDMI (A/CONF.152/5). En su opinión, una cláusula contractual como la "cláusula Himalaya", que amplía a las empresas de carga y descarga la protección concedida al porteador, no constituye una "ley" en el sentido de la segunda frase del inciso a), y por lo tanto las empresas de carga y descarga no quedan excluidas del ámbito de la Convención. Por otra parte, un Estado Parte en la Convención que haya ratificado las Reglas de La Haya-Visby o las Reglas de Hamburgo o el Convenio sobre el transporte internacional combinado quedará sujeto a disposiciones de dichos instrumentos que reconocen determinadas concesiones a contratistas independientes como, por ejemplo, las empresas de carga y descarga. Si una compañía de carga y descarga está amparada por dichas disposiciones, será difícil determinar hasta qué punto se le aplica la segunda frase del inciso a).

2. En cuanto al artículo 15 del proyecto, el orador señala que, aunque en el estado actual del debate las personas que estén amparadas por las normas de derecho que rigen el transporte hubieran de quedar excluidas del ámbito de la Convención prevista en virtud del inciso a) del artículo 1, dichas personas podrían "volver a conseguir" el amparo de la Convención mediante la aplicación del artículo 15, si les son aplicables las disposiciones de los instrumentos que acaba de mencionar.

3. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) hace observar que las Reglas de Hamburgo y las Reglas de La Haya-Visby protegen al porteador y a sus "mandatarios o empleados". Comoquiera que se hallan amparadas potencialmente por otras disposiciones legales, las empresas de carga y descarga no se consideran como mandatarios o empleados ni desean que se les catalogue de dicha manera. Cuando se redactaron las Reglas de Hamburgo y las enmiendas de Visby se procuró definir a los contratistas independientes en el sentido de que incluían a las empresas de carga y descarga; el intento fracasó en ambos casos, y como consecuencia de ello ninguno de los dos conjuntos de normas protege a los contratistas independientes.

4. En su opinión, la Comisión ha perdido de vista en sus deliberaciones el hecho de que el proyecto de Convención era un texto que no se ocupaba del transporte pero que estaba rodeado de convenios de transporte cuyas deficiencias procuraba subsanar. El orador insiste en que las empresas de carga y descarga no son porteadores, aunque estén dispuestas a aceptar algunas de las ventajas que se derivan de la condición de tales.

5. El Sr. HERBER (Alemania) estima que la frase "en tanto que resulte responsable de las mercaderías en virtud de la ley aplicable relativa al transporte" puede plantear problemas de interpretación en lo que se refiere a la definición de "la ley aplicable". Con miras a producir un texto claro, y convencido de que existe entendimiento general en cuanto a la significación del término "porteador", el orador sugiere el siguiente texto, que constituye una versión abreviada de la propuesta japonesa (A/CONF.152/C.1/L.19) para la segunda frase del inciso a) del artículo 1: "Sin embargo, no se considerará empresario a una persona que sea porteador". Su delegación estima que la referencia del texto japonés a los empresarios de transporte multimodal es supérflua, ya que no hay duda de que son porteadores, pero no se opone a que se incluya en el texto.

6. La Sra. JORGENSEN (Dinamarca) estima que el texto de la CNUDMI es perfectamente aceptable. En vista de que las cuestiones que se están discutiendo son de gran importancia, insta a que todas las propuestas encaminadas a modificar el texto de la CNUDMI se presenten por escrito y vayan acompañadas de una exposición de motivos pormenorizada. Quisiera saber en qué situación colocaría la Convención, tal y como está redactada, a entidades que no se describen como empresas de carga y descarga pero que desempeñan funciones de ese tipo.

7. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) hace observar que, desde hace mucho tiempo, su país ha podido comprobar que las empresas de carga y descarga, siempre que se ha querido atender concretamente a sus intereses en la legislación acerca de la navegación marítima y de la navegación por vías interiores, han procurado obtener condiciones de responsabilidad limitada y otras ventajas legislativas pero se han negado a asumir las obligaciones correspondientes. Por lo que se refiere a la propuesta oral de Alemania, uno de los efectos de su aprobación sería probablemente la reapertura del debate acerca del significado del término "porteador". El orador estima que en la Convención debe definirse dicho término, y preferiría el texto de la CNUDMI.

8. El Sr. BONELL (Italia) dice que la propuesta oral de Alemania parecía a primera vista que tenía el mérito de la claridad, pero si uno la analiza con cuidado resulta más bien imprecisa. Como el orador anterior, teme que su aprobación plantee automáticamente la cuestión de lo que significa el término "porteador". Estima que la propuesta de Japón se puede aprobar en principio, aunque quizá haya que revisarla cuando la Comisión adopte más adelante una decisión acerca de los límites de la responsabilidad.

9. La Sra. VAN DER HORST (Países Bajos) observa que la propuesta de su delegación relativa a la segunda frase del inciso a) del artículo 1 (A/CONF.152/C.1/L.23) no ha obtenido apoyo y la retirará en favor de la propuesta oral de Alemania, que su Gobierno interpreta en el sentido de que un porteador que tenga mercaderías a su cargo antes de que haya comenzado el transporte o después de que haya acabado, no será considerado como empresario de terminal de transporte a los efectos del proyecto de Convención.

10. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) dice que su delegación puede respaldar la propuesta oral de Alemania por ser la que mejor refleja la clara distinción que debe haber entre las funciones relacionadas con el transporte y las funciones que no se relacionan con el transporte.

11. El Sr. WALL (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) respalda también la propuesta oral de Alemania que, además, elimina el riesgo de confusión que se producirá si en el mismo artículo se utilizan las expresiones "toma a su cargo mercaderías" y "resulte responsable de las mercaderías".

12. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) aprueba también la propuesta de Alemania, aunque comparte el parecer de los representantes de Yugoslavia y de Italia.

13. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta oral de Alemania referente a la segunda frase del inciso a) del artículo 1.

14. Por 15 votos contra 3, queda aprobada la propuesta.

15. En respuesta a una pregunta del Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia), el PRESIDENTE dice que, con arreglo al artículo 36 del reglamento, se considera no votantes los Estados que se han abstenido de votar. Por esa razón no ha pedido que den su nombre a los países que se han abstenido de votar.

16. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) considera que se debe contar el número de abstenciones, ya que esa parece ser la intención del reglamento.

17. El Sr. BONELL (Italia) sugiere que se pida al Comité de Redacción que formule con algo más de elegancia la segunda frase del inciso a), haciendo referencia quizá al anteproyecto de la Convención sobre el particular que preparó el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT).

18. El Sr. HERBER (Alemania) no se opone a que el Comité de Redacción haga cambios de pura forma, pero no le parece bien que la Comisión le remita cuestiones que tienen implicaciones sustantivas. Como la Primera Comisión ha aprobado la propuesta oral de su delegación relativa a la segunda frase del inciso a) del artículo 1, retira la propuesta relativa a dicha frase que figura en el párrafo 2 del documento A/CONF.152/C.1/L.6.

19. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) estima que la sugerencia hecha por Italia está bien fundamentada. Su delegación se ha abstenido de votar sobre la propuesta oral de Alemania por estimar que el texto de la CNUDMI responde debidamente a los requisitos de definición que ha mencionado el representante de Yugoslavia.

20. El Sr. ZHAO Chengbi (China) coincide con el representante de Italia. Su delegación se ha abstenido de votar acerca de la propuesta oral de Alemania porque el significado del término "porteador" no está claro. Hay que definir dicho término, ya que su interpretación varía según los regímenes jurídicos.

21. El Sr. WALL (Reino Unido) sugiere que las delegaciones que deseen mejorar el texto de la segunda frase del inciso a) se consulten en plan oficioso y presenten al Comité de Redacción el texto que hayan convenido. No hay que olvidar que el Comité de Redacción no tiene que ocuparse de cuestiones de fondo.

22. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que la aprobación de la propuesta oral de Alemania da mayor urgencia a la definición del término "porteador".

23. El PRESIDENTE dice que la definición del término "porteador" se puede examinar más adelante sobre la base de propuestas por escrito.

24. De no haber objeciones, dará por supuesto que la Comisión aprueba el texto del inciso a) del artículo 1 que se transcribe en el documento A/CONF.152/5, con la enmienda oral introducida por Alemania, para remitírselo al Comité de Redacción.

25. Así queda acordado.

Artículo 1, inciso b) (A/CONF.152/C.1/L.4)

26. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) presenta la propuesta de la delegación de su país relativa al inciso b) (A/CONF.152/C.1/L.4). El proyecto de Convención trata del transporte de mercaderías, y no de los elementos utilizados para transportarlas. La Convención debe aplicarse también a las mercaderías embaladas en contenedores, pero no a los contenedores vacíos que se encuentren en un patio de almacenamiento, en camiones o en vagones. Es necesario aclarar ese punto.

27. El Sr. HERBER (Alemania) piensa que es mejor no hacer excepciones. Las disposiciones de la Convención deben aplicarse a los contenedores que se manipulan o transportan como carga y, por tal razón, debe pagarse una indemnización si un contenedor vacío resulta dañado en el tránsito. La propuesta prevería una excepción injustificada para ciertos tipos de empresarios de terminales de transporte.

28. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) coincide con esa opinión. Ya está claro que las mercaderías a que se refiere el proyecto de la CNUDMI incluyen las que están embaladas en contenedores, pero no los contenedores vacíos.

29. El Sr. WALL (Reino Unido) prefiere la versión actual del inciso b). Si se añade una referencia a patios de almacenamiento de contenedores vacíos en el inciso b) se producirá cierta inconsistencia, pues en el caso del inciso a) se rechazaron las precisiones geográficas de ese tipo.

30. El Sr. ROMAN (Bélgica) señala que los empresarios aceptan contenedores embalados sin inspeccionar su contenido. Si las mercaderías se dañan en el tránsito, al empresario le resultará difícil demostrar que no es responsable.

31. El Sr. OCHIAI (Japón) dice que la propuesta de los Estados Unidos plantea dificultades para la aplicación del párrafo 3 del artículo 10, ya que no queda claro si un empresario que abone los gastos de reparación de los contenedores vacíos podrá ejercer el derecho de retención previsto en ese artículo.

32. El PRESIDENTE dice que la Comisión entiende que, la palabra "mercaderías" no excluye los contenedores vacíos, como por ejemplo los contenedores que regresan al punto de partida después de ser descargados.

33. El Sr. BONELL (Italia) y la Sra. JØRGENSEN (Dinamarca) se oponen a la propuesta de los Estados Unidos.

34. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) observa que hay divergencia de opiniones en la Comisión respecto de si los contenedores vacíos en patios de almacenamiento son mercaderías a los efectos del proyecto de Convención. A juicio de su delegación, no lo son.

35. El PRESIDENTE dice que, de no haber objeciones, entenderá que la Comisión aprueba el texto del inciso b) del artículo 1 en su versión actual, para que sea remitido al Comité de Redacción.

36. Así queda acordado.

Artículo 1, inciso c) (A/CONF.152/C.1/L.6, L.23)

37. El PRESIDENTE dice que no es necesario que el Comité examine la propuesta de Alemania de que se enmiende el inciso c) (A/CONF.152/C.1/L.6, párr. 3), pues dicha propuesta dependía de la otra propuesta relativa a la primera frase del inciso a), que ha sido retirada.

38. La Sra. VAN DER HORST (Países Bajos) se refiere a la propuesta de su delegación relativa al inciso c) del artículo 1, incluida en el documento A/CONF.152/C.1/L.23, y dice que su propósito es aclarar que el transporte internacional de mercaderías se efectúa conforme a un solo contrato. Se excluyen los envíos efectuados de un punto a otro de un mismo país en espera de su transporte al extranjero en virtud de un segundo contrato.

39. El PRESIDENTE indica que la palabra "aparecen" se incluyó en el proyecto de la CNUDMI por esa precisa razón, es decir, para que el empresario pueda verificar, echando un vistazo a las mercaderías, si van a ser objeto de transporte internacional, sin tener que consultar el contrato de transporte.

40. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) apoya el principio que enuncia la propuesta de los Países Bajos. La intención de proceder al transporte internacional aparece en la etapa inicial, es decir, en el momento en que se elaboran el contrato o los documentos. Hay casos en que las mercaderías no llegarán nunca a destino; por ejemplo, si son robadas durante el transporte.

41. El Sr. WALL (Reino Unido) no está de acuerdo con la propuesta de los Países Bajos. Si se menciona el contrato de transporte el empresario no podrá determinar si es responsable por las mercaderías.

42. El Sr. SCHROCK (Alemania) conviene en que resultaría problemático incluir en el proyecto una referencia al contrato propiamente dicho, dado que el empresario no puede verificar el alcance del contrato mediante ningún documento o ninguna marca exterior de las mercaderías. En el párrafo 2 de sus observaciones escritas sobre el proyecto (A/CONF.152/7), el Gobierno de Alemania sostuvo que, si se determinaba que los tramos exclusivamente nacionales del transporte internacional segmentado estaban sujetos a determinados contratos de transporte nacional, entonces dichos tramos no se regirán por la Convención. La delegación de su país podría aceptar la versión actual del inciso c).

43. El Sr. HORNBY (Canadá) se opone a la exclusión de los tramos nacionales del ámbito de aplicación de la Convención. Debe haber una norma única que se aplique a todo el transporte, que quedará determinada por el destino final y que abarcará tanto las operaciones de transporte combinado como los contratos segmentados. Se opone, pues, a la propuesta de la delegación de los Países Bajos, que interpreta el inciso c) en forma diferente que la delegación de Alemania.

44. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) se opone también a la propuesta de los Países Bajos. La inclusión de una referencia al contrato daría origen a complicaciones innecesarias.

45. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) coincide con esa opinión, pero señala que el texto actual del inciso c) no está bien redactado y que hay que mejorarlo.

46. La Sra. VAN DER HORST (Países Bajos) retira la propuesta de su delegación.

47. El Sr. ZHAO Chengbi (China) dice que el examen del inciso c) del artículo 1 ha llevado a su delegación a preguntarse si el título del proyecto de Convención es adecuado. Su opinión al respecto figura en las observaciones que presentó por escrito (A/CONF.152/7/Add.2). Debería cambiarse el título de la Convención para que fuera "Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Transporte Internacional de Mercaderías". La expresión "transporte internacional de mercaderías" podría interpretarse en forma más amplia que "transporte en el comercio internacional", lo cual facilitaría la aplicación de la Convención al transporte de mercaderías que no sean comerciales, tales como las mercaderías que viajan con fines de ayuda, para exposiciones, etc., que representan una gran proporción del transporte internacional de mercaderías. Durante el debate sobre el artículo 1 del proyecto de convención en el 22° período de sesiones de la CNUDMI, la mayoría de los países opinaron que la palabra "mercaderías", tal como se utilizaba en la Convención, incluía también las mercaderías que no tenían carácter comercial. Son múltiples las convenciones que reglamentan el transporte internacional de mercaderías, pero no hay ninguna que se trate de terminales de transporte, razón por la cual conviene resolver esa cuestión. El título propuesto por China la resolvería.

48. El PRESIDENTE dice que el contenido del inciso c) del artículo 1 se relaciona con el título de la Convención, pero sería necesario examinar todos los artículos para cerciorarse de que el elemento de transporte internacional prevalece sobre el de comercio internacional. A su juicio, sería más razonable ocuparse de la cuestión después de haber examinado todos los artículos sustantivos del proyecto. Sugiere, por lo tanto, que se aplace el examen de la propuesta de China relativa al título de la Convención.

49. El Sr. ZHAO Chengbi (China) está de acuerdo.

50. El Sr. SCHROCK (Alemania) dice que la propuesta de su delegación de que se añada una frase al artículo 1 (A/CONF.152/C.1/L.6, párr. 4) es pertinente para el debate del inciso c) del artículo 1. La propuesta es el resultado de debates sostenidos con empresarios de terminales de transporte que se ocupan del transporte por ferrocarril o carretera, y no del transporte marítimo. De acuerdo con el inciso c) del artículo 1, se considerará que el transporte es internacional si el lugar de partida y el

lugar de destino de las mercaderías se hallan en dos Estados diferentes. Los documentos de transporte que acompañan a las mercaderías constituirán en ese caso un elemento decisivo para determinar si el transporte es internacional. La delegación de Alemania cree, por tanto, que sería conveniente que la Convención estipulara que el uso de documentos de transporte internacional tales como los de la CMR o la CIM constituye una presunción de transporte internacional, mientras que el uso de documentos de transporte nacional da a entender lo contrario. Su delegación reconoce que la propuesta preconiza una norma jurídica que quizá no encaje sistemáticamente en el artículo 1, y por eso está dispuesta a dejar que la Primera Comisión o el Comité de Redacción decidan qué lugar debe ocupar dicha norma en la Convención. De todos modos, desearía que el Comité examinara el fondo de su propuesta.

51. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) apoya las propuestas de Alemania.

52. El Sr. MUTZ (Observador de la Organización internacional de transportes por ferrocarril) coincide con la idea que se enuncia en la primera parte de la propuesta: la existencia de un documento de transporte internacional debe justificar la presunción de que se trata de un transporte internacional, pues así se facilitará la aplicación de la Convención. En cambio le resulta difícil aceptar la segunda parte, que puede permitir que el empresario de una terminal de transporte eluda la responsabilidad que le incumbe en virtud de la Convención.

53. El Sr. HORNBY (Canadá) dice que la presunción de transporte internacional tiene que ser impugnable. Decir que las mercaderías acompañadas de un documento de transporte nacional no deben considerarse objeto de transporte internacional brinda a los empresarios de terminales de transporte la oportunidad de eludir la responsabilidad. El tipo de documento debe ser sólo uno de los factores que determinen si el transporte es internacional o no. Si queda bien claro que la presunción es impugnable, entonces podrá apoyar la propuesta de Alemania.

54. El Sr. WALL (Reino Unido) es bastante partidario de la propuesta de Alemania. Todo lo que pueda ayudar al empresario de terminales de transporte a determinar su responsabilidad en virtud de la Convención representa una ventaja. El método sugerido, sin embargo, constituye sólo uno de los múltiples medios de alcanzar tal fin. La adición propuesta quizá no encaje en el artículo 1 y haya que buscarle otro lugar mejor; no debe constituir una norma exclusiva, pero se le debe considerar como medida conveniente.

55. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos) dice que la versión actual del inciso c) del artículo 1 es satisfactoria. Una dificultad inmediata que la propuesta de Alemania plantea a su delegación es que, con frecuencia, no se sabe si los documentos de transporte son nacionales o internacionales. Un conocimiento de embarque, por ejemplo, es simplemente un conocimiento de embarque. Los servicios de ferrocarril y carretera en los Estados Unidos, México y el Canadá, o entre estos países, no utilizan los documentos prescritos por los instrumentos internacionales, y los documentos de transporte que se emplean no indican si son nacionales o internacionales. Además, el requisito de que el empresario deba tener conocimiento del documento de transporte hace que en los expedidores recaiga una carga de la prueba imposible. Está de acuerdo con el representante del Canadá en que la presunción debe poder impugnarse, pero la dificultad puede eliminarse totalmente si se suprime la cláusula "del que tiene conocimiento el empresario" en las dos partes de la propuesta de Alemania. De esta manera se eliminaría un elemento de prueba cuya naturaleza es muy subjetiva. De todos modos estima que la propuesta en su conjunto resulta innecesaria ya que la versión actual del inciso c) del artículo 1 constituye una prueba objetiva.

56. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que la idea sobre la que se basa la propuesta de Alemania de acentuar la distinción entre el transporte internacional y el nacional es atractiva, pero que su inclusión en la Convención plantea graves problemas. La distinción entre los documentos internacionales y los nacionales es poco precisa. Los documentos establecidos por organizaciones internacionales y clasificados como tales también se usan en el ámbito nacional, especialmente en el marco del transporte combinado. Considerar ese transporte como internacional sólo porque el documento empleado lleva un sello que denota su origen internacional puede ser bastante arriesgado, especialmente en países grandes. Además, el concepto mismo de "documento" es tan amplio y complejo que su introducción en el artículo podría ocasionar dificultades adicionales. La cuestión de si el transporte es o no es internacional debe regirse por el criterio establecido en el inciso c) del artículo 1, sin introducir ningún precepto adicional; tampoco debe incluirse un precepto de ese tipo como artículo o párrafo independiente en otra parte del Convenio, ya que con ello lo único que se conseguiría es complicar su ejecución.

57. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) opina también que la propuesta alemana complica las cosas. Un transporte es internacional si se realiza entre dos Estados diferentes. Usar como prueba documentos que no son fáciles de identificar no haría más que complicar la situación. El inciso c) del artículo 1 enuncia una norma válida y lógica, y no hay que modificarlo.

58. El Sr. WALL (Reino Unido) dice que a su delegación le satisface en general la definición que da la versión actual del inciso c) del artículo 1, pero es importante indicar claramente a un empresario de terminal que se está haciendo cargo de mercaderías que entrañan una responsabilidad con arreglo a la Convención. Si bien puede aceptar algunos de los argumentos relativos al texto subjetivo de la adición propuesta, opina que el uso de las palabras "aparecen ubicadas" en el proyecto original ya introduce un elemento subjetivo. La Convención debe incluir alguna indicación sobre la forma en que debe determinarse que esos lugares "aparecen ubicados". El empresario de terminal debe recibir algún documento o aviso que le haga saber claramente que, de acuerdo con la Convención, puede ser responsable por las mercaderías en cuestión. Esta cuestión es importante y por lo tanto su delegación está

dispuesta a apoyar la propuesta alemana, aunque quizá no para que forme parte del artículo 1 ni exactamente en su forma actual. Hay que avisar claramente a un empresario de terminal de que está aceptando mercaderías que implican una responsabilidad.

59. El Sr. RUSTAND (Suecia) estima que quizá convenga aclarar el significado del inciso c) del artículo 1, pero no según los términos sugeridos en la propuesta alemana. El inciso hace referencia a la identificación del lugar de destino de las mercaderías, pero no dice quién debe realizar esa identificación. Se supone que debería realizarla el empresario o su personal, pero el texto no lo precisa. Concuerda con la observación del representante del Reino Unido en el sentido de que el documento de transporte debería ser sólo uno de los medios para establecer que las mercaderías van a transportarse al extranjero. Otros medios son el etiquetado y el marcado. Con respecto a la cuestión del aviso al empresario, planteada por el representante del Reino Unido, indica que el procedimiento normal no consiste en presentar la documentación al empresario cuando las mercaderías se entregan en terminal sino posteriormente, cuando el propietario de las mercaderías las recoge. Una forma de aclarar el significado de las palabras "aparecen ubicados" sería agregar a continuación la expresión "o razonablemente se deben considerar ubicados". Entonces sería posible aplicar el criterio del "hombre razonable": por ejemplo, si las mercaderías están marcadas claramente, un tribunal no aceptará la disculpa del empresario de terminal de que no las había identificado como objeto de transporte internacional y por lo tanto no es responsable. Si su propuesta oral no es aceptable para la Comisión, está dispuesto a aceptar el texto tal como está.

60. El Sr. SCHROCK (Alemania) dice que la intención de su delegación es que la presunción de transporte internacional sea impugnable. Retira la segunda mitad de su propuesta. La primera parte de la propuesta no intenta menoscabar el fundamento del inciso c), sino sólo añadir algo para el caso en que haya documentos de transporte de que tenga conocimiento el empresario que indiquen claramente la naturaleza internacional del transporte, especialmente en los casos en que pueda haber marcas falsas en las cajas o en los contenedores.

61. El Sr. ASTAPENKO (República Socialista Soviética de Bielorrusia) dice que para su delegación el inciso c) está perfectamente equilibrado. Apoya las opiniones de los Estados Unidos y de la Unión Soviética de que el texto se deje tal como está. Comparte las dudas expresadas por otras delegaciones respecto de la propuesta alemana, y especialmente la opinión de Suecia. Basa su posición en la versión rusa del inciso c) del artículo 1, que deja bien sentado que el empresario es la persona que comprueba en realidad si el transporte es o no es internacional.

62. El Sr. ZHAO Chengbi (China) dice que su delegación no puede apoyar la propuesta alemana por lo difícil que resulta diferenciar el transporte nacional del internacional, especialmente sobre la base de la documentación. Además, el objetivo del proyecto de Convención es establecer normas uniformes. La Comisión debe cuidar de no excluir demasiados casos, ya que entonces el ámbito de la Convención quedaría muy limitado. Su delegación aprueba por lo tanto el inciso c) tal como está.

63. El Sr. SAFARIAN-NEMATABAD (República Islámica del Irán) dice que su delegación también aprueba el texto actual del inciso c).

64. El Sr. WALL (Reino Unido) se refiere a la cuestión planteada por la delegación de la República Socialista Soviética de Bielorrusia acerca de quién, de conformidad con el texto del inciso c) del artículo 1, debe comprobar si el transporte es internacional. Después de comparar las versiones española, francesa, inglesa y rusa, su delegación ha llegado a la conclusión de que la versión francesa y la inglesa dan una interpretación ligeramente diferente de las demás.

65. El PRESIDENTE dice que el Comité de Redacción puede resolver esas discrepancias.

66. A continuación invitará a la Comisión a votar sobre la primera parte de la propuesta de Alemania contenida en el párrafo 4 del documento A/CONF.152/C.1/L.6. Después de la votación anterior, la delegación de Filipinas sugirió que se contasen también las abstenciones. Quisiera saber si la Comisión apoya esa propuesta, teniendo en cuenta que el recuento de abstenciones no está previsto en el reglamento y que las abstenciones no afectan al resultado de la votación.

67. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que la práctica de todo el sistema de las Naciones Unidas es contar las abstenciones. Es evidente que las abstenciones no influyen en el resultado de la votación, pero indican las preferencias de algunos participantes.

68. El PRESIDENTE dice que la Secretaría ha señalado que las abstenciones se contaron en varias ocasiones durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías, celebrada en 1980. Por consiguiente, también pueden contarse en la actual Conferencia.

69. El Sr. HORNBY (Canadá) plantea una cuestión de procedimiento: algunas delegaciones se oponen claramente a la primera parte de la propuesta alemana y otras indican que podrían apoyarla si se modificara. La delegación alemana ha reconocido que la intención de la primera parte de su propuesta es que la presunción de transporte internacional sea impugnable, pero habría que modificar el texto para aclarar ese punto. Por consiguiente, si tiene que votar sobre la primera parte de la propuesta alemana tal como está, su delegación votará en contra, pero en cambio podría aceptar una fórmula modificada. En vista de la dificultad de volver a redactar la propuesta en la Comisión, la delegación

canadiense estaría dispuesta a aceptar inmediatamente el principio contenido en la primera parte de la propuesta alemana, quedando entendido que se encomendará al Comité de Redacción que la formule de manera que refleje la noción de presunción impugnable.

70. El PRESIDENTE invita a la delegación alemana a aclarar la primera parte de su propuesta según lo que preconiza el representante canadiense.

71. El Sr. SCHROCK (Alemania) dice que, en el entendimiento de que el Comité de Redacción mejorará la redacción de la propuesta y de que la Comisión votará únicamente sobre el fondo, su delegación enmienda la primera parte de su propuesta para que diga lo siguiente:

> "Si las mercaderías van acompañadas de un documento de transporte internacional del que tiene conocimiento el empresario, se presumirá prima facie que esas mercaderías son objeto de transporte internacional."

72. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que su delegación considera que la propuesta enmendada no ayuda a definir el transporte internacional, y prefiere el texto actual del inciso c). Además, no está de acuerdo en que un texto que no ha sido aprobado por la Comisión se remita al Comité de Redacción para su examen. Esto constituiría una violación del artículo 47 del reglamento.

73. El Sr. TARKO (Austria) dice que su delegación no comprende qué es una presunción prima facie. Está conforme con el inciso c) en su actual redacción, especialmente debido a su objetividad y flexibilidad. Si la Comisión aprueba la propuesta alemana enmendada, su delegación solicitará que se aclare la noción de presunción prima facie.

74. El PRESIDENTE observa que "prima facie" es el tipo de formulación que puede examinar el Comité de Redacción.

75. El Sr. WALL (Reino Unido) dice que su delegación se opone a la propuesta enmendada. No obstante, podría apoyar uno de sus elementos y anuncia a la Comisión que piensa presentar una propuesta para otra parte del proyecto de Convención, redactada de la siguiente forma:

> "Si al empresario de terminal se le presenta un documento que indique que las mercaderías son objeto de transporte internacional, dicho documento será considerado como prueba prima facie de que las disposiciones de la presente Convención se aplican a esas mercaderías".

76. El Sr. OCHIAI (Japón) dice que su delegación no puede apoyar el texto enmendado sugerido por Alemania a menos que se incluya en la Convención una definición clara de "transporte internacional". Desde su punto de vista, las expresiones inglesas "international transport" e ""international carriage" son tautológicas.

77. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la primera parte de la propuesta alemana que figura en el párrafo 4 del documento A/CONF.152/C.1/L.6, con la enmienda oral introducida por su patrocinador, en el entendimiento de que el Comité de Redacción mejorará su texto en lo necesario.

78. Por 25 votos contra 5 y 1 abstención, queda rechazada la propuesta.

79. El PRESIDENTE dice que, si no hay objeciones, dará por supuesto que la Comisión aprueba el texto actual del inciso c) del artículo 1, sin modificaciones, para remitírselo al Comité de Redacción.

80. Así queda acordado.

Se levanta la sesión a las 17.30 horas

Tercera sesión

Jueves, 4 de abril de 1991, a las 9.30 horas

Presidente: Sr. BERAUDO (Francia)

A/CONF.152/C.1/SR.3

EXAMEN DE LOS ARTICULOS 1 A 16 Y 20 DEL PROYECTO DE CONVENCION SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL (tema 3 del programa) (continuación) (A/CONF.152/5, 6, 7 y Add.1 y Add.1/Corr.1 y Add.2)

Artículo 1, inciso d) (A/CONF.152/C.1/L.23)

1. La Sra. VAN DER HORST (Países Bajos) presenta la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.23) y dice que en su país muchos empresarios de terminales realizan otros servicios además de la manipulación física de mercaderías; por ejemplo, a menudo financian ciertos servicios relacionados con el transporte de mercaderías. Sin embargo, durante la reunión del Grupo de Trabajo de la CNUDMI se

convino en que las palabras "servicios relacionados con el transporte" se referían únicamente a la manipulación física de las mercaderías. Su Gobierno considera que el texto del artículo debe ser claro en este punto.

2. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) apoya la propuesta de los Países Bajos.

3. El Sr. WALL (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) dice que su delegación ve con considerable agrado la propuesta de los Países Bajos, pero considera que, dado que la propuesta enuncia una lista exhaustiva de servicios relacionados con el transporte, habrá que examinar la lista propuesta para determinar si es completa. Además, a su entender hay actividades, como las medidas de cuarentena, que entrañan manipulación física de las mercaderías pero que de hecho son una función pública que llevan a cabo las autoridades y que no deben entrar en el ámbito de la Convención.

4. El Sr. LARSEN (Estados Unidos de América) está de acuerdo en que la definición de los servicios relacionados con el transporte no debe incluir los servicios financieros, pero su delegación no desea limitar las actividades de los empresarios de terminales, que ciertamente van más allá de la manipulación física. Por consiguiente, es partidario de mantener la definición actual, que no sólo abarca los servicios que prestan ahora los empresarios de terminales sino también los que puedan prestar en el futuro.

5. El Sr. ROMAN (Bélgica) respalda la propuesta de los Países Bajos. Es fundamental que el ámbito del proyecto de Convención se limite a la manipulación física de mercaderías.

6. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) indica que en el proyecto de Convención se emplea la palabra "comprende", lo cual da a entender que la lista de servicios mencionados no es exhaustiva y sólo se menciona a título de ilustración. En cambio, en la propuesta de los Países Bajos se emplean las palabras: "Por ... se entienden", lo que hace pensar que en el párrafo se hace una enumeración exhaustiva de las operaciones que entrañan manipulación física de mercaderías. En opinión de su delegación es preferible una definición más amplia, partiendo por ejemplo de la palabra "comprende".

7. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) apoya el enunciado actual del párrafo. En su opinión, es necesario que la definición sea lo más amplia posible y, por consiguiente, debe mantenerse la palabra "comprende".

8. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta de los Países Bajos relativa al inciso d) del artículo 1 (A/CONF.152/C.1/L.23).

9. Por 11 votos contra 3 y 3 abstenciones, queda rechazada la propuesta de los Países Bajos.

Artículo 1, incisos e) y f)

10. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que las definiciones de los dos incisos parecen excluir toda posibilidad de avisos o solicitudes orales. En opinión de su Gobierno, es preferible dejar a las partes interesadas en libertad de determinar la forma en que ha de darse un aviso o ha de hacerse una solicitud, conforme a las buenas prácticas comerciales y en función de sus intereses. Si exige que se emplee una forma determinada, el proyecto de Convención causará confusión en una serie de regímenes jurídicos donde corresponde a los tribunales decidir el valor de las pruebas presentadas de palabra o por escrito. No propone que se supriman esos incisos, pero sí considera que en las actas debería hacerse constar que algunas delegaciones tienen dificultades con las definiciones.

11. El Sr. TARKO (Austria) comparte la opinión del representante de Suecia. Por otra parte, se pregunta cómo deben interpretarse las palabras "quede constancia de la información que contenga". Durante un largo debate que sobre esta cuestión se celebró en una reunión de la CNUDMI en 1989, diversas delegaciones expresaron opiniones discrepantes sobre el significado de esas palabras. Por consiguiente, considera preferible que se supriman los dos incisos.

12. El Sr. WALL (Reino Unido) dice que su delegación acepta el enunciado actual de los incisos e) y f), pero toma nota de la preocupación expresada por las delegaciones de Austria y Suecia.

13. El Sr. HERBER (Alemania) comparte la preocupación expresada por los representantes de Austria y Suecia. Considera que es posible dar avisos o hacer solicitudes orales y que, por lo tanto, no es necesario definir los términos "aviso" y "solicitud" en el proyecto de Convención. En consecuencia, su delegación propone que se supriman los dos incisos.

14. El Sr. LAVIÑA (Filipinas), indica que la cuestión fue objeto de extensas deliberaciones en el último período de sesiones del Grupo de Trabajo de la CNUDMI, y dice que en aquella ocasión la mayoría de las delegaciones, al igual que la de Filipinas, apoyaron ambas definiciones. Reconoce que en algunos ordenamientos jurídicos nacionales es posible dar avisos o hacer solicitudes orales, pero cree que debe haber una norma uniforme y que, por tanto, hay que definir los términos en el proyecto de Convención.

15. El Sr. BONELL (Italia) opina que los incisos e) y f) permiten dar avisos o hacer solicitudes orales y que su finalidad es simplemente velar por que quede algún tipo de constancia de los avisos o de las solicitudes orales para evitar litigios innecesarios. En el estado actual de la tecnología, sobre todo si se tienen en cuenta los sistemas computadorizados de comunicaciones, no cree que esas

disposiciones sean una carga excesiva para las partes interesadas. A este respecto, hace referencia a otros instrumentos internacionales conexos, que parecen seguir el mismo criterio. Su delegación es partidaria de mantener el texto actual de los dos incisos.

16. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) opina que las dos definiciones son innecesarias y que deben suprimirse.

17. El Sr. MORAN (España) es partidario de mantener los incisos e) y f). En cuanto al artículo 11, dice que es fundamental que el proyecto de Convención prevea un sistema de avisos para casos de pérdida o daños. También debe tenerse presente la necesidad de demostrar que se ha dado aviso. Por consiguiente, los dos incisos son necesarios y deben mantenerse.

18. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que la legislación de Suecia, al igual que la de muchos otros países, sólo exige que se recurra a textos escritos cuando se trate de transacciones importantes como el traspaso de propiedades inmobiliarias o la redacción de un testamento. En los litigios sobre otras transacciones se considera más conveniente que las partes interesadas demuestren sus argumentos ante el tribunal sobre la base de pruebas escritas u orales.

19. En las reclamaciones presentadas en virtud del proyecto de Convención, corresponderá normalmente al empresario, al transportista o al propietario del cargamento presentar algún documento que demuestre que dio el aviso o que hizo la solicitud pertinente. Sin embargo, puede ocurrir que el documento se traspapele o se pierda, en cuyo caso sería absurdo que la parte interesada no pudiera recurrir a testigos para demostrar que dio aviso o que hizo efectivamente la solicitud. A su modo de ver, el exigir que los avisos se den o que las solicitudes se hagan de una determinada forma equivale a introducir restricciones excesivas y puede coartar la libertad de acción de los jueces cuando se presenten casos ante los tribunales.

20. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta oral de Alemania en favor de suprimir los incisos e) y f) del artículo 1.

21. Por 18 votos contra 6 y 3 abstenciones, queda rechazada la propuesta oral de Alemania.

Artículo 1, propuestas de nuevos incisos

22. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) presenta la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.5) y dice que en la Convención hay una serie de cláusulas que hacen referencia a "declaraciones por escrito" del empresario. Dado que en la actualidad "se escribe" a menudo por medios electrónicos, su delegación opina que debería introducirse en el texto una indicación concreta a tal efecto.

23. El Sr. ABASCAL (México) señala que su delegación ha presentado ya una propuesta a la Secretaría en relación con la sugerencia hecha en el párrafo 3 de las observaciones del Comité Marítimo Internacional (A/CONF.1/152/7/Add.2) en el sentido de que en el párrafo 4 del artículo 4 se utilice la terminología que ya figura en la versión de "Incoterms" revisada en 1990, con el fin de que un documento pueda ser sustituido por un "mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente". En principio apoya la propuesta de los Estados Unidos, pero en aras de la uniformidad puede ser preferible adoptar el texto empleado en las "Incoterms" de 1990.

24. El Sr. ZHAO Chengbi (China) apoya la propuesta de los Estados Unidos. Como es probable que la Convención permanezca vigente durante muchos años, conviene prever no sólo las formas más tradicionales de escritura sino también las más avanzadas. La versión de "Incoterms" revisada en 1990, que sin duda conocerán todas las delegaciones, subraya la importancia de los mensajes electrónicos como instrumento para promover el desarrollo del comercio internacional.

25. El Sr. OCHIAI (Japón) apoya la propuesta de los Estados Unidos.

26. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que en el ordenamiento jurídico sueco, corresponde en todo caso a los tribunales decidir si los escritos hechos por medios electrónicos entran en el concepto de "escritos", y en la práctica no cabe duda de que así lo harán. Por lo tanto, para Suecia, la propuesta de los Estados Unidos es superflua.

27. El Sr. HORNBY (Canadá) dice que en la mayoría de los Estados la escritura electrónica ya constituye una forma de escritura aceptable, de modo que la adición no es estrictamente necesaria. En general no es aconsejable añadir a un texto definiciones de términos que se entienden bien, pues al hacerlo pueden surgir problemas de interpretación. Por ejemplo, si se acepta la propuesta se puede dar a entender que la escritura electrónica queda excluida en los demás instrumentos que no la mencionan explícitamente. Hay que procurar que el texto de la Convención sea lo más flexible posible.

28. El Sr. LEBEDEV (Unión Soviética) comparte esa opinión. La tecnología está en continua evolución y es posible que en un futuro no muy lejano aparezcan nuevas formas de escritura. Sería conveniente no individualizar ninguna forma concreta de escritura en el artículo 1, a menos que se incluya en él una definición general que abarque todas las formas posibles de escritura.

29. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) señala que el texto de los Estados Unidos contiene la palabra "comprende", lo que parece implicar que abarca otras formas de escritura además de la electrónica; en realidad, tan sólo tiene por objeto asegurar que no se excluya esa forma de escritura. En el párrafo 8

del artículo 1 de las Reglas de Hamburgo figura ya una definición del término "escrito" que comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex. No tiene reparos en que se añada el texto de los Estados Unidos, que disipará las posibles dudas sobre la cuestión y será una ayuda para algunos Estados.

30. El Sr. WALL (Reino Unido) coincide con los representantes del Canadá, Suecia y la Unión Soviética en que la definición propuesta no es necesaria ni útil.

31. El Sr. ABASCAL (México) señala que la definición no excluye otras posibilidades y que, además, tiene la ventaja de que abarca cualquier nueva forma de escritura que aparezca en el futuro. Sea cual fuere el resultado del presente debate, quisiera que ulteriormente volviera a examinarse la propuesta de su delegación respecto del párrafo 3 del artículo 4.

32. El Sr. ROJANAPHRUK (Tailandia) dice que incluso los Estados en los que son los tribunales nacionales los que han de interpretar el término saldrán ganando con la inclusión de la definición en el texto, ya que los tribunales no tendrán más remedio que aceptarla. Aunque la escritura electrónica se considera ya aceptable, no se pierde nada con incluir en el texto la definición, que de todos modos no es exhaustiva. Apoya la propuesta de los Estados Unidos.

33. El Sr. BONELL (Italia) sabe muy bien que toda definición tiene sus desventajas, pero también ve con agrado la propuesta de los Estados Unidos. Por la redacción del texto se ve claramente que no se trata de una definición sino simplemente de un recordatorio de que la escritura electrónica, que es el medio de comunicación más importante y más empleado en el contexto de la Convención, queda abarcada por las palabras "por escrito". La Comisión también debería tener presente que la expresión "por escrito" se define ya en toda una serie de instrumentos anteriores, como el Protocolo relativo a las cláusulas de arbitraje en materia comercial (Ginebra, 1923), el Convenio para la ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras (Ginebra, 1927), la Convención de Nueva York de 1958, la Convención de Ginebra de 1961 y, naturalmente, el Convenio de 1978 (Reglas de Hamburgo). Si en la Convención que se examina se omite esa definición, es muy posible que surjan dificultades de interpretación.

34. No obstante, si la mayoría de los miembros de la Comisión están en contra de que se incluya ese texto, el orador apoyará firmemente la propuesta de México para que se haga referencia a las "Incoterms" en el contexto del artículo 4.

35. El PRESIDENTE señala que algunos instrumentos anteriores han definido específicamente los medios de comunicación (telegrama, télex) que abarca la expresión "por escrito". En convenciones más recientes, concretamente en las dos del UNIDROIT (Ottawa, 1988), se emplea la misma clase de palabras que en los incisos e) y f).

36. El Sr. BERGSTEN (Secretario Ejecutivo) dice que las palabras "por escrito" sólo se mencionan explícitamente dos veces en el proyecto de Convención, una de ellas en la parte sustantiva (párrafo 4 del artículo 12) y otra en las cláusulas finales (párrafo 1 del artículo 25). Una definición que figure en el artículo 1 se aplicará evidentemente tanto a las cláusulas finales como a la parte sustantiva. Además, otras tres disposiciones, concretamente los incisos e) y f) del artículo 1 y el párrafo 3 del artículo 4, están redactadas de forma similar a la empleada en otros instrumentos y están concebidas de forma que abarquen los mensajes entre computadoras.

37. El Sr. ROMAN (Bélgica) dice que, en principio, su delegación no se opondrá, a la propuesta de los Estados Unidos si se proporcionan suficientes garantías de autenticidad.

38. El Sr. RAMBERG (Observador, Comité Marítimo Internacional) observa que la aprobación de la propuesta de los Estados Unidos no invalidaría de ningún modo la sugerencia del representante mexicano con respecto al párrafo 3 del artículo 4. La expansión del intercambio electrónico de datos y el uso frecuente de mensajes electrónicos en lugar de documentos escritos hacen que sea necesario indicar con absoluta claridad que el término "documento" incluye estos nuevos métodos de comunicación. Refiriéndose a la versión de Incoterms revisada en 1990, sugiere que la adición propuesta al párrafo 3 del artículo 4 se formule de la siguiente forma: "... y puede ser sustituido por un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente".

39. El Sr. BONELL (Italia) dice que no hay necesidad de definir "por escrito" si en el párrafo 4 del artículo 12 se reemplaza la expresión "una declaración por escrito hecha" por la palabra "aviso", cuya definición ya ha sido aprobada en el inciso e) del artículo 1, y si el párrafo 3 del artículo 4 se enmienda según ha sugerido el anterior orador.

40. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) indica que casi todas las convenciones vigentes incluyen una definición de "por escrito" y opina que, en aras de la uniformidad, debería incluirse esa definición en el artículo 1.

41. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) insiste nuevamente en la importancia de la cuestión de principio que plantea la propuesta de su delegación, y dice que puede aceptar la idea que acaba de exponer el representante italiano y dejar el asunto pendiente hasta que se examine el artículo 12.

Inciso a) del artículo 1 (continuación) (A/CONF.152/C.1/L.29)

42. El PRESIDENTE, se refiere a la propuesta de la delegación belga referente al inciso a) del artículo 1 (A/CONF.152/C.1/L.29) y dice que, como la propuesta se ha distribuido después de la aprobación del inciso a) del artículo 1 por la Comisión, la decisión de examinarla se regirá por el artículo 33 del reglamento, que exige una mayoría de dos tercios de los representantes presentes y votantes.

43. Al Sr. WALL (Reino Unido) le parece que hay que evitar apresuramientos indebidos a la hora de tomar decisiones, así como la tendencia a aplicar las normas de procedimiento de manera demasiado estricta. El sistema de votaciones indicativas ofrece un medio útil de sondear la opinión general de una comisión. En lugar de proceder a una votación formal por mayoría de dos tercios, quizá el Presidente pueda determinar si alguna delegación se opone al examen de la propuesta belga. Su delegación no se opone en absoluto.

44. El PRESIDENTE dice que la Comisión ha aprobado su reglamento y que, por lo tanto, tiene que cumplirlo. Huelga decir que las normas de procedimiento se aplicarán en forma flexible.

45. El Sr. ROMAN (Bélgica) dice que su delegación comparte el parecer que acaba de expresar el representante del Reino Unido. Es sorprendente que se pida a la Comisión que vote sobre algunas propuestas mientras que otras pasan directamente al Comité de Redacción. Subraya la importancia de la propuesta de su delegación y señala que la Comisión aún no ha acabado de examinar el artículo 1.

46. El Sr. BONELL (Italia) apoya incondicionalmente la decisión del Presidente.

47. El PRESIDENTE somete a votación la propuesta de reabrir el debate sobre el inciso a) del artículo 1.

48. Hay 16 votos a favor, 12 en contra y 6 abstenciones. No habiendo obtenido la mayoría de dos tercios, no queda aprobada la propuesta.

49. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) explica su voto diciendo que su delegación se ha abstenido porque, aun reconociendo que es obligación del Presidente aplicar el reglamento, opina como el representante del Reino Unido que, siempre que sea posible, deben evitarse las votaciones formales para poder resolver las cuestiones por consenso. Si se hubiera efectuado una votación indicativa, la Comisión podría haber examinado la propuesta belga a pesar de su presentación tardía.

Artículo 1, propuestas de nuevos incisos (continuación)

50. El Sr. RUSTAND (Suecia) presenta la propuesta de su delegación de que se añada una definición de "transportistas" en el artículo 1 (A/CONF.152/C.1/L.28) y dice que debe eliminarse el subrayado del texto. Se sugiere que la definición propuesta se inserte como inciso b) y que los incisos siguientes se vuelvan a numerar como corresponda.

51. La definición propuesta ha sido inspirada por las enmiendas a la segunda oración del inciso a) del artículo 1 y por la introducción de la palabra "transportista". Si no se define el concepto de transportista, no quedará claro si la palabra se refiere al transportista que ejecuta el transporte o al que lo contrata. Las Reglas de Hamburgo proporcionan una orientación al respecto. En segundo lugar, no quedaría claro si se está haciendo referencia a los empleados, mandatarios u otras personas empleadas por el transportista para la ejecución del contrato de transporte. El Convenio multimodal constituye un buen modelo, pues el proyecto de Convención que se está examinando abarca a todas las mercaderías, independientemente del modo de transporte. En tercer lugar, si se define el término "transportista" se evitará el problema que plantean las definiciones contradictorias contenidas en diversas convenciones de transporte y se contribuirá en cierta medida a la unificación del derecho. El orador menciona las diferentes concepciones que predominan en distintos países en relación con las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo. Finalmente, sin esa definición, la enmienda de la última oración del inciso a) del artículo 1, que se ha aprobado con cierto apresuramiento, hará que el proyecto de Convención sea menos atractivo para muchos países que, de otro modo lo hubieran suscrito.

52. El PRESIDENTE invita a la Conferencia a que considere si es necesario definir el término "transportista", o si ya está adecuadamente definido en las convenciones y leyes nacionales vigentes.

53. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) es partidario de la amplísima definición de "transportista" contenida en la propuesta sueca, que comprende a los empleados y mandatarios del transportista y a los contratistas independientes a los que recurre. Si no se incluye la definición, las enmiendas introducidas en el inciso a) del artículo 1 en la sesión anterior dejarán una laguna en el proyecto de Convención, pues la definición de "transportista" quedará subjetivizada.

54. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos) dice que a su delegación le resulta difícil aceptar una definición de "transportista" en esta fase de las deliberaciones. La Convención propuesta no es una convención de transporte; es un instrumento que procura resolver los problemas que se pueden plantear en un período que no se halla comprendido en las convenciones de transporte vigentes y que es una etapa esencial del movimiento de mercaderías objeto de comercio internacional. La propuesta sueca añade una nueva definición a las que ya figuran en las diversas convenciones de transporte, que, además, difiere de algunas de ellas. Por esa razón prefiere que no se defina al "transportista". No obstante, en vista de las enmiendas del inciso a) del artículo 1 aprobadas en la sesión anterior se considera necesario incluir una definición, entonces sugerirá que se consulten las convenciones pertinentes relativas a los distintos modos de transporte y que, a los efectos del proyecto de Convención, se considere como transportista a la persona definida como tal en esas convenciones, con la posible adición de las Reglas de Hamburgo y del Convenio multimodal, cuya entrada en vigor está prevista para muy pronto. Como la expresión "u otras personas" de la propuesta sueca se refiere verosímilmente a contratistas independientes, el orador recuerda a la Conferencia que la responsabilidad de los contratistas independientes se examinó durante los debates sobre las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo pero quedó rechazada.

55. El Sr. WALL (Reino Unido) comprende los argumentos de la delegación de los Estados Unidos, pero considera adecuado incluir una definición única y amplia de "transportista" en el artículo 1, porque la palabra aparece en su inciso a). Sugiere que haya consultas oficiosas a fin de formular una alternativa satisfactoria a la propuesta sueca, según la sugerencia de la delegación de los Estados Unidos de que la definición se base en las definiciones contenidas en las convenciones vigentes.

56. La Sra. SISULA-TULOKAS (Finlandia) dice que su delegación, representa a un país que tiene el mismo contexto jurídico que Suecia y que, por lo tanto, apoya la propuesta sueca. El hecho de que existan definiciones en diversas convenciones vigentes o futuras no soluciona el problema planteado.

57. El Sr. BONELL (Italia) apoya la sugerencia del Reino Unido de que se busque una definición diferente de "transportista" a los efectos del proyecto de Convención, según lo sugerido por la delegación de los Estados Unidos.

58. El PRESIDENTE, resumiendo el debate, dice que la Conferencia tiene ante sí una propuesta sueca que ha obtenido apoyo. La delegación de los Estados Unidos ha expuesto la idea, que también ha recibido apoyo, de que cualquier definición que se apruebe debe reflejar únicamente las definiciones de convenciones que ya estén en vigor. Por lo tanto, sugiere que se vote sobre la propuesta sueca, sin descartar la posibilidad de que las delegaciones que deseen formular una definición basada en las convenciones existentes celebren consultas y presenten una propuesta alternativa.

59. El Sr. HERBER (Alemania) dice que su delegación, al igual que la de los Estados Unidos, se opone a la definición que da la propuesta sueca, y duda mucho que se pueda encontrar una definición aceptable. Sugiere que se aplace la votación hasta conocer las conclusiones del grupo de trabajo oficioso a que se ha referido la delegación del Reino Unido.

60. El PRESIDENTE da por supuesto que la Comisión concuerda con la propuesta de la delegación del Reino Unido de que se establezca un grupo de trabajo para determinar si se debe incluir una definición de "transportista" y, en caso afirmativo, cómo debe formularse. La Comisión volverá a examinar esta cuestión cuando el grupo de trabajo haya finalizado su labor.

61. Así queda acordado.

62. El Sr. WALL (Reino Unido) dice que tanto México como la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) han propuesto que se defina el término "persona". En la definición corriente, el término incluye tanto a las personas físicas como a las jurídicas; su delegación considera que no habría problema en incluir esa defincion en el proyecto de Convención.

63. El Sr. ABASCAL (México) dice que la posición de su Gobierno es que hay cierta incertidumbre, no sobre la definición propiamente dicha de "persona", sino sobre la de "persona facultada para recibir las mercaderías", expresión que aparece en varios artículos del proyecto de Convención. No obstante, debido a la dificultad de formular una definición y por falta de tiempo, México ha decidido no presentar una propuesta concreta.

64. El PRESIDENTE dice que la explicación del representante de México corrobora su propia conclusión, que, por lo demás, se ajusta al reglamento: no es aconsejable reabrir el debate cada vez que se presenta una propuesta o una idea nueva. Recuerda a la Comisión que las observaciones hechas por los gobiernos en el período comprendido entre el cuadragésimo cuarto período de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas y el comienzo del actual período de sesiones de la Conferencia sólo se examinarán si se presentan por escrito a la propia Conferencia.

65. El Sr. WALL (Reino Unido) dice que su delegación desea anunciar oficialmente que el Reino Unido presentará una propuesta relativa a la definición del término "persona", y solicita que no se cierre el debate sobre el artículo 1 para que la Conferencia pueda examinar esa propuesta.

66. El PRESIDENTE confirma que, dado que es la primera vez que se examina la cuestion, el debate sobre el artículo 1 permanecerá abierto para poder deliberar acerca de la definición del término "persona". Pide a la delegación del Reino Unido que haga lo necesario para que la propuesta se reciba en tiempo hábil.

67. El Sr. WALL (Reino Unido) dice que su delegación se reserva el derecho de presentar una propuesta durante el transcurso de la Conferencia, en el momento y de la manera que el Reino Unido estime conveniente.

68. El Sr. SOLIMAN (Egipto) señala que hay algunas inconsistencias de redacción entre las versiones árabe e inglesa de los incisos a), d), e) y f) del artículo 1. Su delegación ha presentado por escrito enmiendas del texto árabe que espera se tengan en cuenta.

69. El PRESIDENTE dice que se avisará al Comité de Redacción de que hay inconsistencias entre las versiones árabe e inglesa.

Se levanta la sesión a las 12.30 horas

Cuarta sesión

Jueves, 4 de abril de 1991, a las 14.30 horas

Presidente: Sr. BERAUDO (Francia)

A/CONF.152/C.1/SR.4

EXAMEN DE LOS ARTICULOS 1 A 16 Y 20 DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL (tema 3 del programa) (continuación) (A/CONF.152/5, 6, 7 y Add.1 y Add.1/Corr.1 y Add.2)

Artículo 3 (A/CONF.152/C.1/L.9, L.33, L.34, L.36)

1. El PRESIDENTE explica que la propuesta de Alemania, presentada en el documento A/CONF.152/C.1/L.9, ya no es pertinente, dado que sólo afectaba a la propuesta de Alemania relativa a la primera frase del apartado a) del artículo 1, que ha sido retirada (A/CONF.152/C.1/SR.1, párrafo 12).

2. El Sr. ROMAN (Bélgica) presenta la propuesta publicada con la signatura A/CONF.152/C.1/L.33 y dice que su propósito es fijar un plazo a la responsabilidad del empresario por las mercaderías, en el caso en que la persona facultada para recibirlas no lo hiciera.

3. El Sr. MORAN BOVIO (España) apoya la idea de estipular un plazo, pero señala que el derecho de retención previsto en el proyecto de artículo 10 ya supone dicho plazo, dado que ningún empresario mantendrá las mercaderías en la terminal por un período tan largo como para que ello le suponga gastos prohibitivos. Por lo tanto, no parece necesario prescribir un plazo en el artículo 3.

4. La Sra. SISULA-TULOKAS (Finlandia) apoya la adición propuesta por Bélgica, que aclararía en qué momento cesa la responsabilidad del empresario.

5. El Sr. LARSEN (Estados Unidos de América) conviene con el representante de España en que el artículo 10 afecta a la cuestión. Su delegación ha propuesto que se introduzca un nuevo párrafo en el artículo 10 (A/CONF.152/C.1/L.15) que tendría el mismo efecto que la propuesta de Bélgica, ya que establecería un plazo después del cual las mercaderías podrían considerarse abandonadas y el empresario podría tomar posesión de ellas. Sugiere que la cuestión se deje pendiente hasta que la Comisión pase a examinar el proyecto de artículo 10.

6. El PRESIDENTE observa que la duración de la responsabilidad del empresario por las mercaderías y su derecho de retención son cuestiones jurídicas separadas que, con todo, tienen puntos en común.

7. El Sr. HERBER (Alemania) expresa serias dudas respecto de la propuesta de Bélgica. No está claro en qué momento comenzaría el período especificado de 30 días; además el "plazo estipulado en el contrato" podría ser tan breve como dos días, situación que sería inaceptable. A esto se añade el hecho de que todas las cuestiones relacionadas con la naturaleza, la conclusión y la violación del contrato deben regirse por la legislación nacional, que también regirá la responsabilidad del empresario cuando la persona facultada para recibir las mercaderías no lo haga.

8. El Sr. SULEIMAN (Nigeria) apoya la propuesta de Bélgica, cuyo objeto es simplemente limitar la responsabilidad del empresario al período durante el cual el cargamento está en su poder. El Convenio sería aplicable durante ese período de tiempo.

9. El Sr. SAFARIAN-NEMATABAD (República Islámica del Irán) dice que en su forma actual el proyecto de artículo 3 proporciona un marco lógico para la responsabilidad del empresario, puesto que la limita el período durante el cual éste tiene las mercaderías a su cargo.

10. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) piensa que la cuestión de la limitación de la responsabilidad ha sido tratada suficientemente en el proyecto de artículo 10. Además, en los párrafos 3 y 4 del artículo 5 se formulan disposiciones sobre la responsabilidad del empresario en determinadas cirscunstancias. La demora en la entrega de las mercaderías está prevista en el párrafo 4 de ese artículo. Apoya, por lo tanto, el artículo 3 en su forma actual.

11. El Sr. WALL (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) dice que en la etapa actual, hay cierta dificultad para determinar exactamente cuándo empieza y cuándo termina el período de responsabilidad del empresario. La frase "las ponga a su disposición" es ambigua. A su juicio, el empresario es responsable de las mercaderías desde el momento en que el porteador u otra persona se las entregue y él las tome exclusivamente a su cargo hasta el momento en que él las entregue a otra persona facultada para recibirlas. Si nadie las recibe, serán aplicables las disposiciones incluidas en el proyecto de artículo 10. El proyecto de artículo 3 podría tal vez formularse en términos más claros.

12. El Sr. ROMAN (Bélgica) señala que la demora mencionada en el párrafo 3 del artículo 5 es una demora imputable al propio empresario, en tanto que la demora mencionada en la propuesta de su delegación es imputable a la persona que debía recibir las mercaderías. Situación de la que el empresario no puede responsabilizarse.

13. El Sr. RUSTAND (Suecia) observa que en algunos países la frase "poner a disposición de" tiene un significado jurídico bien definido, que exige que se avise al cliente de que las mercaderías deben ser recogidas. Si se considera que esas palabras no son suficientemente claras para determinar en qué momento cesa la responsabilidad del empresario, podría obtenerse el efecto deseado introduciendo una enmienda para dejar constancia del requisito de que el empresario deberá enviar un aviso escrito de descarga. El orador no está de acuerdo con el representante de Alemania en que la responsabilidad del empresario debe prolongarse durante todo el tiempo en que tenga en su poder las mercaderías.

14. El Sr. TARKO (Austria) dice que el artículo 3 y el artículo 10 se refieren a cuestiones diferentes: el artículo 3 define el período durante el cual el empresario es responsable de las mercaderías que tiene a su cargo, en tanto que el artículo 10 se refiere a las circunstancias que le dan derecho a retenerlas para sufragar gastos. No deben confundirse ambas cuestiones.

15. El Sr. ZHAO Chengbi (China) estima que el período de duración de la responsabilidad del empresario está claramente definido en el actual proyecto de artículo 3. Este período se extiende desde el momento en que el empresario toma las mercaderías a su cargo hasta el momento en que las entrega a la persona facultada para recibirlas. Si el cliente no recibe las mercaderías, es otra cuestión, y, en ese caso, sería aplicable lo dispuesto en el proyecto de artículo 10. La propuesta de Bélgica es digna de atención a la luz de lo antedicho.

16. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) apoya la versión actual del texto del artículo 3. La cuestión de la responsabilidad del empresario podrá ser reconsiderada en el contexto del artículo 10.

17. El Sr. HORNBY (Canadá) se opone a la propuesta de Bélgica. Esta no elimina la posible ambigüedad del proyecto de artículo 3 respecto del período de responsabilidad del empresario, ni aclara en qué momento comienza el plazo de 30 días. Preferiría que el texto fuera más sencillo.

18. El Sr. ABASCAL (México) dice que su delegación prefiere el texto actual. El artículo 3 se refiere solamente al período de responsabilidad del empresario. Es una regla de derecho de aceptación general que la responsabilidad cesa cuando las mercaderías que se han tomado a cargo son entregadas a la persona facultada para recibirlas o son puestas a su disposición. Los posibles derechos de retención o de venta son objeto del artículo 10.

19. El Sr. ROMAN (Bélgica) dice que es importante comprender que el plazo propuesto de 30 días puede entrar en vigor a partir del momento en que el empresario tome a su cargo las mercaderías. En algunos casos podría resultar difícil o imposible que el empresario avisara a la persona facultada para recibir las mercaderías, ya que su identidad podría desconocerse; ese problema se resolvería mediante la limitación del período de responsabilidad a 30 días o al período estipulado en el contrato.

20. El **PRESIDENTE** invita al Comité a votar sobre la propuesta de Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.33).

21. La propuesta de Bélgica es rechazada por 26 votos contra 3.

22. La Sra. SISULA-TULOKAS (Finlandia) presenta la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.36) y dice que su objeto es aclarar la noción de poner las mercaderías a disposición de la persona facultada para recibirlas. Cuando haya una demora imputable al cliente o al empresario de la terminal de transporte, no debe bastar con que el empresario declare simplemente que las mercaderías estaban a disposición del cliente. Debe requerirse algún tipo de aviso para determinar en qué momento cesa la responsabilidad del empresario. A su juicio, es más satisfactoria la primera variante propuesta por su delegación.

23. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que, en principio, apoya la propuesta de Finlandia, aunque, hasta cierto punto, es superflua. Según el derecho sueco, la noción de poner a disposición incluye la de dar aviso al cliente e invitarlo a recoger las mercaderías. Sin embargo, si al añadir un requisito de dar aviso se desvanecen las inquietudes de otras delegaciones, su delegación apoyará el cambio.

24. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos) dice que no apoya la propuesta, ya que añadiría a la Convención un requisito imperativo para los empresarios de las terminales de transporte que no forma parte de sus actividades comerciales normales. De hecho, el avisar al destinatario que las mercaderías han llegado y están listas para ser recogidas es una responsabilidad que incumbe al porteador. En el transporte marítimo ese aviso es esencial; los documentos de transporte marítimo y terrestre contienen un espacio para consignar el nombre de la "parte que ha de notificarse". La carta de porte aéreo prevé el mismo requisito. No es, pues, necesario asignar al empresario la obligación de dar un aviso que podría ser superfluo.

25. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) prefiere la segunda variante propuesta por Finlandia, aunque en ella no se estipula un límite de tiempo después de recibido el aviso. Por lo demás, estima que no hay necesidad de enmendar el artículo 3.

26. El Sr. WALL (Reino Unido) dice que su delegación cree que cuanto más preciso sea el Convenio más será lograr una aceptabilidad general. Habida cuenta de ello, su delegación considera bastante meritoria la propuesta de Finlandia; sin embargo, tal vez sería mejor volver a redactar el artículo. Si la propuesta de Finlandia se acepta, deberá hacerse constar claramente que la persona facultada para recibir las mercaderías ha recibido un aviso previo de que éstas han sido puestas a su disposición. De ese modo, cualquiera que sea la carga adicional que se ponga sobre el empresario, se obtendrá un

beneficio, a saber, contar con un punto de partida para determinar qué otras medidas podrían requerirse, si, por ejemplo, las mercaderías se abandonaran. Su delegación se propone presentar una nueva versión del artículo 3, pero entre tanto, apoyará la segunda variante de Finlandia, a condición de que se añada la palabra "previo" a continuación de "aviso".

27. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que su delegación se opone a la segunda variante porque supondría que el empresario debe esperar alguna prueba de la recepción del aviso. Por lo demás, no considera que el hecho de dar aviso, como prevé la primera variante, imponga una nueva obligación al empresario; ello redundaría más bien en su propio interés, ya que permitiría el cese de su responsabilidad por las mercaderías que no han sido recogidas. La primera variante constituye una aclaración valiosa del artículo 3.

28. El Sr. ABASCAL (México) dice que la adición de Finlandia no debe considerarse como la imposición de un nuevo deber al empresario, sino como un medio de poner fin al período de responsabilidad. Su delegación no está preparada para ir tan lejos, es decir, para exigir que el artículo estipule el requisito de dar prueba de recepción del aviso. Por lo tanto, apoya la primera variante.

29. El Sr. BONELL (Italia) dice que la intención del artículo 3 es prever la situación en que la persona facultada para recibir las mercaderías no se presentara para recogerlas; en tal caso, no sería el empresario quien habría incumplido su obligación. Cabe preguntarse entonces por qué tendría la obligación de dar aviso. Si el consignatario hubiera perdido todo interés en las mercaderías tal vez resultara muy difícil dar aviso. El requisito de dar aviso no sólo impone una carga adicional injustificada sobre el empresario, sino que ese requisito tal vez resulte también imposible de satisfacer. Su delegación no apoya la propuesta de Finlandia.

30. El Sr. ZHAO Chengbi (China) reitera la opinión de su delegación de que el artículo 3 debe referirse solamente al período de responsabilidad, cuestión que el proyecto de la Comisión trata en forma adecuada. El artículo no da lugar a referencias tan específicas como el período de aviso o la responsabilidad del aviso. Las Reglas de Hamburgo no incluyen ese requisito, sino sólo una disposición que establece las condiciones en las cuales las mercaderías se toman a cargo y luego se entregan. El no haberse presentado la persona facultada para recibir las mercaderías estaría regulado por el derecho interno y, para los fines del proyecto de Convención, por el artículo 10.

31. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que la Comisión debe examinar cuidadosamente el significado de la frase "[las pone en poder] de la persona facultada para recibirlas o las ponga a su disposición" y los pasos materiales que esa operación supone. El artículo 3 en su versión actual no aclara ni define ese punto, aunque el procedimiento debe efectuarse con arreglo a normas concretas. En el párrafo 2 del artículo 4 de las Reglas de Hamburgo se habla de poner a disposición del consignatario las mercaderías de conformidad con el contrato, las leyes o los usos de comercio de que se trate, aplicables en el puerto de descarga. El problema ha sido examinado por el Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales, que ha decidido que el párrafo 2 del artículo 4 de las Reglas de Hamburgo deberá reconocerse como aplicable a las cuestiones reguladas por el proyecto de Convenio. Sin embargo, habida cuenta de que el proyecto de Convenio abarca no solamente el transporte marítimo, sino también otras formas de transporte, el Grupo de Trabajo ha decidido no incluir en el proyecto el texto de las Reglas de Hamburgo y dejar que se suponga que dichas Reglas son aplicables de todos modos. Tal sería la forma normal de entender el significado de la frase "las ponga a su disposición". Con arreglo a la propuesta de Finlandia, el procedimiento de poner las mercaderías a disposición de una persona requeriría una sola medida, a saber, la de dar aviso, lo que a su vez significaría que, una vez que se ha dado aviso, no se requeriría del empresario ninguna otra medida. El orador conviene con los Estados Unidos en que si se acepta la propuesta de Finlandia se pondría una carga adicional sobre el empresario, ya que, en la práctica, hay casos en los que basta con dar aviso verbal sin necesidad de enviar un aviso escrito, tal como se define en el artículo 1. Por otro lado, en algunos países el uso local podría exigir que se adoptaran medidas adicionales, de modo que todo intento de resolver la cuestión mediante la aplicación de un convenio internacional podría no resultar muy eficaz. Por todas esas razones, la formulación del artículo 3 que figura en el proyecto de la Comisión constituiría el mejor modo de resolver el problema.

32. El Sr. ROMAN (Bélgica) dice que la declaración del representante de Italia refleja claramente las inquietudes de su delegación con respecto al proyecto del artículo 3 y las razones por las cuales se ha opuesto a una enmienda.

33. El Sr. WALL (Reino Unido) dice que es importante asegurar que el proyecto de Convenio no se base excesivamente en las reglas de un solo convenio referente a un medio de transporte particular. El Reino Unido no desearía que dependiera excesivamente de las Reglas de Hamburgo, así como otros Estados podrían no desear que dependiera excesivamente de otros convenios. El proyecto de Convenio tiene que encajar adecuadamente en los espacios que dejan los demás convenios sobre transporte, pero, en la medida de lo posible, debe ser independiente. Como resultado del debate, y especialmente de la declaración de Italia, la delegación del Reino Unido estima ahora que no debe exigirse del empresario más que un esfuerzo razonable por dar aviso.

34. La Sra. JØRGENSEN (Dinamarca) dice que las mercaderías podrían venderse muchas veces mientras estuvieran en posesión del empresario. Habida cuenta de ello, tal vez no le sea fácil al empresario conocer la identidad de la persona facultada para recibirlas, en cuyo caso no podrá imponerse una regla que le exija dar el aviso a que se refiere la propuesta de Finlandia.

35. Tras un intercambio de opiniones sobre cómo podría volver a redactarse la propuesta de Finlandia para atender a todas las opiniones expresadas por las delegaciones, y con la aprobación de la Sra. SISULA-TULOKAS (Finlandia), el Sr. WALL (Reino Unido) propone el siguiente texto como versión revisada de la primera propuesta de Finlandia: "y tras haber tratato de dar aviso a esa persona con antelación razonable".

36. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que no está satisfecho con el texto del Reino Unido porque no está claro si se requiere que el empresario haya logrado dar aviso a la persona que debe recibir las mercaderías. El texto hace un indebido hincapié en los esfuerzos del empresario y no especifica el período de tiempo durante el cual el consignatario puede recoger las mercaderías. Por tal razón, su delegación sigue prefiriendo el artículo 3 en su versión actual. Por lo demás, apoya las opiniones de los representantes de los Estados Unidos y de la Unión Soviética.

37. El Sr. SULEIMAN (Nigeria) sugiere que se aclare que el empresario podrá dar viso directa o indirectamente, a fin de garantizar que no se ponga una carga excesiva sobre el empresario y que se tengan en cuenta los requisitos de la legislación local en las distintas partes del mundo.

38. El Sr. TARKO (Austria) dice que le satisface la formulación actual del artículo 3 y también, hasta cierto punto, la primera propuesta de Finlandia en su forma original. Por el contrario, la revisión del Reino Unido plantea dificultades para su delegación. Austria preferiría que dijera: "tras haber tratado de dar aviso previo de ello a esa persona".

39. El Sr. ROJANAPHRUK (Tailandia) sostiene que la primera propuesta de Finlandia en su forma revisada por el Reino Unido introduce elementos indebidos de subjetividad e imprecisión en el proyecto de Convenio. Además, tendrá el efecto indeseable de poner una carga y una responsabilidad adicionales sobre el empresario. A su juicio, el texto de la Comisión es adecuado; si se incluye una obligación de dar aviso, debe ser la persona facultada para recibir las mercaderías quien tenga la responsabilidad de avisar al consignatario tan pronto como éstas se pongan a su disposición.

40. El Sr. AIT HMID (Marruecos) apoya plenamente las observaciones del representante de Filipinas.

41. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que lo que hay que determinar es si el empresario, al poner las mercaderías a disposición del cliente, debe aceptar la carga adicional -que él considera de menor importancia- de hacer esfuerzos razonables para dar aviso.

42. El Sr. WALL (Reino Unido) en respuesta a las observaciones de los representantes de Austria y de Suecia, sugiere una nueva versión revisada de la primera propuesta de Finlandia: "tras haber dado o hecho intentos razonables por dar aviso previo de ello a esa persona".

43. El PRESIDENTE somete a votación el segundo texto sugerido por el Reino Unido para la adición al artículo 3 propuesta por Finlandia.

44. El texto es rechazado por 22 votos contra 8 y 3 abstenciones.

45. El Sr. ABASCAL (México) presenta la propuesta incluida en el documento A/CONF.152/C.1/L.34, cuyo objeto es asegurar que el Convenio especifique claramente el momento en que comienza la responsabilidad del empresario. La propuesta está motivada en una situación que es frecuente en relación con ciertas mercaderías en algunos puertos mexicanos, y posiblemente también en otros países: cuando las mercaderías se han descargado de un barco, y por tanto, la responsabilidad del porteador ha cesado, el empresario del almacén no las toma a su cargo inmediatamente, y luego niega toda responsabilidad durante el período que se ha denominado "el período de nadie", porque, durante ese tiempo nadie se responsabiliza de las mercaderías. Se trata, por supuesto, de una situación sumamente indeseable, que la propuesta de su delegación quisiera remediar.

46. El Sr. WALL (Reino Unido) apoya la frase "en el momento en que las mercancías son puestas a su disposición", por la precisión con que determina el comienzo de la responsabilidad del empresario. Dicho eso, no cree que la enmienda mexicana haga un gran aporte al artículo, respecto del cual la delegación del Reino Unido se reserva su posición definitiva.

47. El Sr. TARKO (Austria) está de acuerdo en que una enmienda contribuiría muy poco al artículo. No sólo la primera parte del texto resulta un tanto difícil de entender, sino que además es evidente, por la definición del apartado a) del artículo 1, que si una persona que no se hace cargo de las mercaderías no puede ser considerada como empresario para los fines del proyecto de Convenio.

48. EL Sr. ABASCAL (México) retira la propuesta de su delegación.

ELECCION DE UN VICEPRESIDENTE Y UN REDACTOR (tema 2 del programa)

49. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que los miembros del grupo de Estados asiáticos están dispuestos a asumir todas las responsabilidades que podrían incumbirles en la dirección de las actuaciones de la Comisión. A su juicio, la continua falta de un relator en la Primera Comisión resulta inquietante. Además, lamentan que la Conferencia no haya nombrado aún a la Comisión de Verificación de Poderes y elegido su Mesa.

50. El Sr. ABASCAL (México) habla en su calidad de Presidente de la Conferencia e insta a que se presenten lo antes posible las candidaturas para la Comisión de Verificación de Poderes y para los puestos aún vacantes de la Mesa de la Conferencia.

Se levanta la sesión a las 17.35 horas

Quinta sesión

Viernes, 5 de abril de 1991, a las 9.30 horas

Presidente: Sr. BERAUDO (Francia)

A/CONF.152/C.1/SR.5

EXAMEN DE LOS ARTICULOS 1 A 16 y 20 DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL (tema 3 del programa) (continuación) (A/CONF.152/5, 6, 7 y Add.1 y Add.1/Corr.1 y Add.2)

Propuesta de nuevo artículo (A/CONF.152/C.1/L.31)

1. El Sr. WALL (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) presenta la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.31) tendente a la inclusión de un nuevo artículo en el lugar que convenga del proyecto de Convenio, y dice que la propuesta se desprende en parte del debate sobre el artículo 1 y también está relacionada con la necesidad de emitir un documento de conformidad con el artículo 4. Su finalidad es introducir un elemento de precisión en el texto del proyecto de Convenio, procurando que la aplicación del Convenio quede claramente indicada. En relación con el párrafo 1, conviene subrayar que la decisión del porteador, o de otra persona que tenga interés en las mercaderías, de proporcionar al empresario un aviso que indique que las mercaderías son objeto de comercio internacional es facultativa. Como se señala en el párrafo 2, el acuse de recibo de dicho aviso, escrito por el empresario, establecerá la presunción salvo prueba en contrario, de la aplicabilidad del Convenio.

2. El Sr. BONELL (Italia) dice que, dada la definición de transporte internacional que figura en el inciso c) del artículo 1, no ve la necesidad de notificar expresamente el carácter internacional del transporte, como dispone el párrafo 1 de la propuesta. En lo que respecta al párrafo 2, no entiende por qué la notificación de que las mercaderías son objeto de comercio internacional deba considerarse únicamente como presunción salvo prueba en contrario de la aplicabilidad del Convenio.

3. El Sr. MORAN (España) apoya los comentarios del orador anterior y dice que, en vista de que el párrafo 2 de la propuesta parece referirse más al campo de aplicación del proyecto de Convenio y está directamente relacionado con el párrafo 1 del artículo 2, el examen de la propuesta en su conjunto debe aplazarse hasta que se discuta el artículo 2.

4. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) duda de la necesidad del propuesto párrafo 1 en vista de la definición de transporte internacional que figura en el inciso c) del artículo 1. Además, el carácter internacional del transporte no ha de determinarlo una sola de las partes unilateralmente. Comparte las dudas de la delegación de Italia sobre el párrafo 2; tampoco en este caso una medida unilateral de una de las partes debe determinar la aplicabilidad del Convenio.

5. El Sr. RUSTAND (Suecia) juzga un tanto superflua la propuesta, ya que cabe suponer que todas las partes tratarán de proteger sus intereses procurando que el empresario esté informado de que las mercaderías son objeto de transporte internacional. En lo tocante al párrafo 2, se puede atender al propósito de la delegación del Reino Unido modificando la redacción del párrafo 1 del artículo 4 de modo que incluya la identificación de las mercaderías "como objeto de transporte internacional". Tampoco entiende por qué esa notificación ha de establecer sólo la presunción salvo prueba en contrario; cualquier tribunal la consideraría prueba definitiva.

6. El Sr. ROMAN (Bélgica) apoya sin reservas la propuesta del Reino Unido como aclaración necesaria de los términos del proyecto de Convenio.

7. El Sr. WALL (Reino Unido) dice que las declaraciones de los oradores anteriores demuestran claramente que se necesita mayor precisión, aunque tal vez exista también cierto recelo de que el insistir demasiado en la precisión resulte contraproducente. Asegura al representante de Filipinas que la propuesta no está destinada a apoyar la adopción de medidas unilaterales. Señala el carácter facultativo del párrafo 1. El párrafo 2 prevé que, si el empresario acusa recibo del aviso, ello será prueba de la aplicabilidad de las disposiciones del Convenio. Está dispuesto a examinar de nuevo si la presunción debe ser únicamente salvo prueba en contrario. Intentará redactar una nueva propuesta para su inclusión en el artículo 4, pero si no puede hacerlo pedirá que la propuesta que se examina actualmente se debata de nuevo como artículo aparte.

Artículo 1, propuestas de nuevos incisos (A/CONF.152/C.1/L.5) (continuación)

8. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que hay pendientes ciertas cuestiones relativas al artículo 1, sobre todo la propuesta de los Estados Unidos de América sobre la definición de la expresión "por escrito" (A/CONF.152/C.1/L.5).

9. El PRESIDENTE dice que se decidió que el Comité de Redacción tuviera en cuenta esa preocupación de los Estados Unidos de América y procurase que la escritura por medios electrónicos quedara incluida en la formulación utilizada en el Convenio en relación con las escrituras, solicitudes o avisos.

10. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que la propuesta de los Estados Unidos de América no se refiere únicamente a la inclusión de la escritura por medios electrónicos en la definición de la expresión "por escrito", pues repercute también en numerosos e importantes artículos del proyecto de Convenio relacionados con avisos y solicitudes. El Comité de Redacción se creó primordialmente para examinar cuestiones de estilo y no está facultado para tratar de temas sustantivos; de estos temas deben ocuparse las Comisiones principales.

11. El PRESIDENTE estima que la Comisión ha tomado una decisión al respecto.

Artículo 4 (A/CONF.152/C.1/L.10/, L.26, L.35)

12. El Sr. OCHIAI (Japón) presenta la propuesta de su delegación destinada a introducir un nuevo párrafo 1 bis en el artículo 4 (A/CONF.152/C.1/L.26) y dice que, de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 del artículo 4, el empresario puede verse obligado a firmar o emitir un documento aun después de que el cliente haya entablado un pleito contra él. Es evidente que el artículo no tiene esa intención, y la finalidad de la propuesta es fijar un límite de tiempo para las solicitudes de los clientes.

13. El Sr. MORAN (España) dice que el fondo del párrafo 1 del artículo 4 atiende ya a los deseos de la propuesta del Japón, y prefiere que se deje el texto tal como está.

14. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que la redacción del párrafo actual indica claramente que el empresario o el cliente habrán de suscitar la cuestión de la documentación inmediatamente después de la entrega de las mercaderías en terminal. No cree que transcurra mucho tiempo antes de que una de las partes haya de demostrar que existe la documentación referente a la manipulación de las mercaderías. La idea implícita en la expresión "en un plazo razonable", en la primera y segunda líneas del párrafo 1 del artículo 4, es que conviene dejar suficiente tiempo al empresario para que emita el documento. Por consiguiente, su delegación prefiere que se mantenga el texto actual del párrafo 1 del artículo 4.

15. El Sr. OCHIAI (Japón) dice que, en vista de las observaciones del representante sueco, su delegación está dispuesta a retirar su propuesta.

16. El PRESIDENTE invita a la Comisión a examinar la propuesta presentada por México de añadir una frase al párrafo 3 del artículo 4 (A/CONF.152/C.1/L.35).

17. El Sr. ABASCAL (México) dice que su propuesta se basa esencialmente en comentarios hechos por el Comité Marítimo Internacional y que usa los términos de la versión de Incoterms revisada en 1990.

18. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que es esencial que no se excluya ningún medio de comunicación moderno. A su modo de ver, un mensaje es algo que puede transformarse inmediatamente en un documento o un registro de algún tipo.

19. El Sr. ABASCAL (México) dice que un mensaje electrónico no es necesariamente un documento. De todos modos, la versión de Incoterms revisada en 1990 tiene en cuenta los documentos y mensajes electrónicos usados en el transporte internacional de mercaderías.

20. El Sr. BERGSTEN (Secretario Ejecutivo) dice que con las palabras "por la que quede constancia de la información que contenga" que figuran en el párrafo 3 del artículo 4 se quería abarcar cualquier forma de comunicación de la que quede constancia. Es evidente que el propósito del texto es incluir datos contenidos en una computadora, y por lo tanto opina que la propuesta mexicana no es necesaria.

21. Además, los incisos e) y f) del artículo 1 usan un lenguaje similar al empleado en los dos Convenios uniformes aprobados en Ottawa y en la Ley modelo de la CNUDMI sobre arbitraje comercial internacional, que está empezando a aceptarse como formulación apropiada cuando se pasa del requisito de registro asentado en papel a otro que puede estar en cinta magnética o en disco de láser.

22. El Sr. ABASCAL (México) dice que en vista de la explicación dada por el Secretario Ejecutivo, su delegación está dispuesta a retirar su propuesta y dejar que el Comité de Redacción se ocupe de la cuestión.

23. El Sr. LARSEN (Estados Unidos de América) dice que a la luz de la declaración del Secretario Ejecutivo no es necesario seguir examinando la cuestión.

24. El Sr. MESCHERYAK (República Socialista Soviética de Ucrania) concuerda con el representante de los Estados Unidos y piensa que no hay demasiada necesidad de incluir en el proyecto de Convencio una declaración referente a un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente.

25. El Sr. BONELL (Italia) dice que si la disposición pertinente de la versión de Incoterms revisada en 1990 señala que un documento puede ser sustituido por un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente, es esencial incluir una fórmula parecida en el proyecto de Convencio, porque de lo contrario se supondrá que, a los efectos del Convencio, un documento debe revestir la forma tradicional.

26. El texto del párrafo 3 del artículo 4 se refiere solamente a una de las dos posibilidades mencionadas en el párrafo 1, la que figura en el inciso b). No obstante, debe hacerse referencia también al inciso a). En su opinión, por lo tanto, si se enmienda el párrafo 3 incluyendo un texto que indique que el documento puede ser sustituido por un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente, se abarcarán las dos situaciones y se introducirá una aclaración necesaria.

27. El Sr. TARKO (Austria) dice que debe informarse al Comité de Redacción de que existe una diferencia fundamental entre los incisos e) y f) del artículo 1 y el párrafo 3 del artículo 4, ya que con arreglo a dichos incisos todas las formas son aceptables. En su opinión, un documento es algo escrito en un papel, y por lo tanto el empresario tiene que dar a su cliente algún papel.

28. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) opina que la aclaración del Secretario Ejecutivo resuelve la cuestión. La propuesta mexicana quizá pueda reflejarse insertando en el párrafo 3 del artículo 4, después de "en cualquier forma", las palabras "; incluido un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente,". La cuestión queda ampliamente tratada en los incisos e) y f) del artículo 1.

29. El Sr. ZHAO Chengbi (China) dice que la forma del documento tiene gran importancia. Por ejemplo, el cliente puede tener que presentar un documento ante un tribunal para solucionar un conflicto. Su delegación opina que el proyecto de Convenio debe reflejar plenamente los adelantos de la tecnología moderna. La versión de Incoterms revisada en 1990 contiene la misma idea y se refiere a un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente. Su delegación apoya por lo tanto la propuesta mexicana.

30. El Sr. MUTZ (Oficina Central de Transporte Ferroviario Internacional), hablando por invitación del Presidente, concuerda con el Secretario Ejecutivo en que la redacción del párrafo 3 del artículo 4 es suficientemente amplia como para abarcar mensajes de intercambio electrónico de datos. Observa que la expresión "mensaje de intercambio electrónico de datos" tiene un significado concreto en las reglas EDIFACT aprobadas por la Comisión Económica para Europa. Esta terminología se empleará ampliamente en el comercio internacional en el próximo decenio y convendría que la reflejase el proyecto de Convenio. El párrafo 3 del artículo 4 puede enmendarse de la siguiente forma: "El documento podrá ser sustituido, entre otras cosas, por un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente".

31. El Sr. RUSTAND (Suecia) está dispuesto a aceptar la propuesta mexicana, pero sólo si queda claro que un mensaje de intercambio electrónico de datos es equivalente a un documento en el sentido de que deja constancia de una información. No debe atenuarse la protección que proporciona al cliente el inciso b) del párrafo 1, que le procura una prueba concreta que puede presentar ante un tribunal en caso de controversia. Antes de adoptar una decisión, la Comisión debe asegurarse de que los mensajes electrónicos dejan constancia de una información.

32. El Sr. RAO (India) concuerda en que el único punto que aún requiere aclaración es el determinar si un mensaje de intercambio electrónico de datos constituye un sustituto válido de un documento en el sentido de que deja constancia de una información. Si no es así, el problema es de fondo y la propuesta mexicana requerirá un examen más detenido. Si dicho mensaje deja constancia de la información, entonces podría transmitirse la propuesta mexicana al Comité de Redacción para que la examinara en el contexto de los incisos e) y f) del artículo 1 y del párrafo 3 del artículo 4.

33. El Sr. BERGSTEN (Secretario Ejecutivo) lee las disposiciones pertinentes de Incoterms 1990. De conformidad con esas disposiciones, una de las obligaciones del vendedor es dar aviso al comprador de que las mercaderías han sido entregadas a bordo. Cuando ese aviso no se realiza a través de un documento de transporte, el vendedor tiene también la obligación de prestar ayuda al comprador para conseguir un documento de transporte, como un conocimiento de embarque negociable, una carta de porte marítimo no negociable, un documento de navegación interior o un documento de transporte multimodal. Si el vendedor y el comprador han acordado comunicarse electrónicamente, dicho documento puede ser sustituido por un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente.

34. El Sr. WALL (Reino Unido) insta a que se evite cualquier posibilidad de confusión dejando totalmente aclarado en el artículo 4 que el documento al que se refiere el inciso a) del artículo 1 también debe dejar constancia de la información que contenga. En otras palabras, no debe haber duda de que no hay diferencia entre los documentos a los que se refieren ambos incisos, en el sentido de que ambos son constancias.

35. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) señala que de conformidad con el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional (Convenio de Varsovia), y de conformidad también con el Protocolo de Montreal No. 4 del mismo Convenio, el empresario está ya facultado para emitir el documento pertinente en forma electrónica.

36. Al Sr. BONELL (Italia) le complace observar que otras delegaciones comparten su preocupación por el hecho de que el documento al que se refiere el inciso a) del párrafo 1 queda excluido de lo dispuesto en el párrafo 3. Esa incongruencia debe eliminarse, y el orador propone que se enmiende con tal fin la redacción del párrafo 3. El resto del texto del artículo no debe modificarse, aunque debe añadírsele, siguiendo los términos de la disposición de Incoterms, una formulación referente a un acuerdo establecido previamente entre el cliente y el empresario con objeto de comunicarse electrónicamente.

37. El PRESIDENTE señala que, si bien la versión de Incoterms revisada en 1990 es de suma importancia en el comercio internacional, la Cámara de Comercio Internacional (CCI) es una asociación privada, y una conferencia de las Naciones Unidas no tiene que aceptar necesariamente todos los textos formulados por la CCI. La Comisión puede aprobar otras propuestas si lo considera pertinente.

38. El Sr. ROJANAPHRUK (Tailandia), después de oír lo que dicen las disposiciones de Incoterms leídas por el Secretario Ejecutivo, dice que su opinión actual es que no debe cambiarse la formulación del párrafo 3 del artículo 4, dado que de conformidad con el inciso b) del párrafo 1 del artículo 4, queda a discreción del empresario emitir el documento firmado en la forma que considere apropiada. También

queda claro en el inciso a) del párrafo 1 del artículo 4 que el acuse de recibo de las mercaderías sólo se realizará firmando un documento presentado por el cliente y si el cliente lo solicita. Ese documento puede revestir la forma tradicional, o puede ser un mensaje de intercambio electrónico de datos.

39. El Sr. ROMAN (Bélgica) tiene la impresión, después de haber oído la lectura del texto de Incoterms que el documento pertinente no debe ser necesariamente un papel o un mensaje separado, sino que puede ser simplemente una disposición contenida, por ejemplo, en un conocimiento de embarque. Pregunta si es así.

40. El Sr. BERGSTEN (Secretario Ejecutivo) dice que las condiciones de Incoterms que ha citado se aplican a una forma de documento de transporte. El documento al que se refiere el inciso a) del párrafo 1 del artículo 4 puede muy bien ser un documento de transporte de alguna índole, pero el documento al que se refiere el inciso b) del párrafo 1 evidentemente no lo es, ya que será emitido por el empresario de terminal.

41. Al Sr. ROMAN (Bélgica) le satisface esa explicación.

42. El PRESIDENTE entiende que la delegación de los Estados Unidos ha convenido en que su propuesta relativa al artículo 4 (A/CONF.152/C.1/L.10) se trate en el Comité de Redacción, que también tendrá en cuenta las distintas cuestiones planteadas durante el debate acerca del tema de la escritura electrónica. Dado que el representante de México ha retirado su propuesta, no hay más propuestas sobre el artículo 4 que examinar, salvo la propuesta oral del representante de Italia.

43. El Sr. BONELL (Italia) dice que su propuesta es añadir al párrafo 3 del artículo 4 la nueva frase siguiente: "Si el cliente y el empresario han acordado comunicarse por medios electrónicos, el documento al que se refiere el párrafo 1 puede ser sustituido por un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente".

44. Al Sr. WALL (Reino Unido) le resulta muy difícil aceptar la propuesta italiana. No logra comprender cómo, en ausencia de un documento escrito, un tribunal podría dictar un fallo en un juicio entablado en relación con los incisos a) o b) del párrafo 1 del artículo 4.

45. El Sr. ZHAO Chengbi (China) acepta la idea de la propuesta italiana, que refleja el reconocimiento de una importante evolución a largo plazo, pero prefiere verla expresada más brevemente; por ejemplo, quizá baste con insertar las palabras ", incluido el intercambio electrónico de datos acordado entre el cliente y el empresario en el curso de la transacción;" después de las palabras "emitirse en cualquier forma" del párrafo 3 del artículo 4.

46. El Sr. ABASCAL (México) apoya la propuesta italiana, que no difiere sustancialmente de la propuesta presentada originalmente por su delegación que luego se retiró en vista de las explicaciones del Secretario Ejecutivo.

47. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) también apoya la propuesta italiana. La industria, cuyos intereses debe procurar atender la Conferencia, ha indicado su preferencia por el enfoque reflejado en la propuesta. La decisión en cuanto al lugar preciso que la nueva frase propuesta debe ocupar en el proyecto puede dejarse a criterio del Comité de Redacción.

48. El Sr. HERBER (Alemania), el Sr. OCHIAI (Japón) y la Sra. PIAGGI DE VANOSSI (Argentina) apoyan también la propuesta italiana.

49. El Sr. RAO (India) está totalmente de acuerdo con la opinión del representante del Reino Unido. Si no queda constancia, es prácticamente imposible determinar la responsabilidad.

50. Por 14 votos contra 12 y 6 abstenciones, queda aprobada la propuesta italiana.

51. El PRESIDENTE hace notar que se ha agregado una nueva frase al párrafo 3 del artículo 4 y dice que, si no hay objeciones, dará por sentado que la Comisión entiende que la totalidad de ese párrafo se refiere tanto al inciso a) como al inciso b) del párrafo 1.

52. El Sr. LEBEDEV (Unión Soviética) pregunta si el acuerdo entre las partes al que se refiere la segunda frase del párrafo 3 que acaba de aprobar la Comisión debe ser forma escrita o puede ser un acuerdo oral.

53. El PRESIDENTE dice que, según entiende la cuestión, el hecho de que el emisor y el receptor del mensaje estén vinculados por medios electrónicos es en sí mismo prueba suficiente de acuerdo.

54. El Sr. BONELL (Italia) apoya esa interpretación.

55. El Sr. LEBEDEV (Unión Soviética) hace notar que cualquier forma de acuerdo, incluido el acuerdo oral, es aceptable, y que los medios electrónicos son un caso especial. Otro punto que sería conveniente aclarar es si el intercambio electrónico de datos puede usarse sólo en caso de acuerdo entre las partes o, dicho con otras palabras, si la primera frase del párrafo 3 es aplicable en ausencia de acuerdo.

56. El Sr. BONELL (Italia) dice que la primera frase del párrafo 3 sigue siendo aplicable aun sin el acuerdo a que se refiere la segunda frase.

57. El **PRESIDENTE** confirma que las dos frases del párrafo 3 no se excluyen, sino que la segunda frase complementa a la primera.

58. El Sr. **BERGSTEN** (Secretario Ejecutivo), hablando en calidad de Secretario del Comité de Redacción, pregunta si el Comité de Redacción está autorizado a añadir la palabra "Además" al comienzo de la segunda frase para que quede bien claro que se está introduciendo un concepto diferente.

59. El **PRESIDENTE** dice que el Comité de Redacción puede hacer todos los cambios de redacción que sean necesarios.

60. El Sr. **ROJANAPHRUK** (Tailandia) explica su voto diciendo que ha votado en contra de la propuesta italiana, no porque tenga objeciones respecto de la idea que contiene, sino porque la considera superflua por los motivos mencionados anteriormente.

Se levanta la sesión a las 12.35 horas

Sexta sesión

Viernes, 5 de abril de 1991, a las 14.30 horas

Presidente: Sr. BERAUDO (Francia)

A/CONF.152/C.1/SR.6

EXAMEN DE LOS ARTICULOS 1 A 16 Y 20 DEL PROYECTO DE CONVENCION SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL (tema 3 del programa) (continuación) (A/CONF.152/5, 6, 7 y Add.1 y Add.1/Corr.1 y Add.2)

Artículo 4 (continuación) (A/CONF.152/C.1/L.31)

1. El Sr. **WALL** (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) dice que todo el artículo 4 causa muchos problemas a su delegación. Uno, en particular, es el uso en el párrafo 1 de la palabra "cliente" que no se vuelve a repetir en la Convención. Si bien el orador es reacio a sugerir que se defina ese término en la Convención, es importante que quede claro su sentido en ese contexto particular. Entre las personas que pueden presentar un documento al empresario, o pedírselo, figuran los porteadores que entregan o reciben mercaderías y personas con algún tipo de interés en esas mercaderías en la primera o en la última etapa de su transporte internacional. Si bien esas personas pueden no tener ninguna relación contractual con el empresario, desearán estar seguras de que, al entregarle una mercadería, emitirá un recibo donde se indique que ha aceptado los bienes y que éstos se encuentran en buen estado. Quizá la Comisión desee considerar si el término "cliente" es apropiado a ese respecto.

2. Al intentar incorporar al artículo 4 la propuesta de su delegación contenida en el documento A/CONF.152/C.1/L.31, el orador se ha percatado de que existe un conflicto entre la noción de porteador u otra persona con un interés en las mercaderías y la noción de cliente, tal como se usa en el artículo. Según el inciso a) del párrafo 1 del artículo 4, el cliente presentaría un documento que debe firmar el empresario. Ese documento identificaría las mercaderías y, si el texto propuesto por el Reino Unido se incorpora en el artículo, indicaría también que esas mercaderías son objeto de comercio internacional. Sin embargo, las palabras iniciales del párrafo 1 del artículo 4 dan al empresario la opción entre acusar recibo de las mercaderías firmando dicho documento o emitir él mismo el documento firmado descrito en el inciso b); en este último podría también constar que las mercaderías son objeto del comercio internacional. Ahora bien, según el párrafo 2 del artículo 4, si el empresario no actúa conforme a lo dispuesto en ninguno de los incisos del párrafo 1 de ese artículo, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha recibido las mercaderías en buen estado aparente. Esa disposición causa grandes dificultades a la delegación del Reino Unido. Además, no se ve nada que justifique la excepción contenida en la segunda frase del párrafo 2, y el orador sugiere que esa frase se suprima del proyecto.

3. A su juicio, la enmienda introducida por la Comisión en el párrafo 3 en la sesión anterior empeora considerablemente ese párrafo, y en consecuencia la totalidad del artículo. En lo que se refiere al párrafo 4, que sigue muy de cerca las Reglas de Hamburgo, el orador sugiere que se inserte una coma entre "impresas" y "en facsímil". Es de lamentar que esa coma se haya omitido al reproducir las Reglas de Hamburgo.

4. A juicio de su delegación, el artículo 4, y en particular los párrafos 1 y 2, pretenden recoger demasiadas ideas. Los documentos a que se refiere el artículo tendrán gran importancia y la Convención debe dejar claro, quizá dando más detalles, cuál es su verdadero propósito.

5. El **PRESIDENTE** sugiere que el Comité examine la propuesta del Reino Unido contenida en el documento A/CONF.152/C.1/L.31 y, si se aprueba el fondo, buscar un medio de adaptarla al artículo 4.

6. El Sr. **WALL** (Reino Unido) dice que espera poder formular él mismo la propuesta de su delegación de tal manera que pueda incorporarse al artículo 4. Añade que continuará esforzándose para lograrlo.

7. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que, en su forma actual, el párrafo 1 del artículo 4 es confuso y necesitaría algunos cambios de redacción. Su delegación ve también con inquietud el uso de las palabras "se presumirá, salvo prueba en contrario" en la primera frase del párrafo 2. ¿Significan las palabras "esa presunción no se aplicará" contenidas en la segunda frase que no se admitirá la prueba en contrario, es decir, que habrá una presunción iuris et de iure, o bien que no habrá absolutamente ninguna presunción? La delegación de Filipinas apoya la opinión expresada por el representante del Reino Unido en lo que se refiere a la palabra "cliente". En convenciones anteriores sobre transporte y en otras partes del proyecto presentado se emplea la expresión más técnica "parte interesada". El orador aprueba la sugerencia de que en el párrafo 4 se inserte una coma entre "impresa" y "en facsímil".

8. El Sr. HERBER (Alemania) dice que su delegación ve también con gran preocupación el artículo 4. Los párrafos 1 y 2 contienen muchas ideas que no han sido todas claramente expresadas. Por ejemplo, el párrafo 2 se refiere al problema de la presunción: si el empresario no actúa de acuerdo con el inciso a) ni con el inciso b) del párrafo 1, habría una presunción de que ha recibido las mercancías en buen estado aparente. Sin embargo, ¿qué sucede si emite un documento donde se indique que se han recibido las mercaderías en buen estado? ¿Crearía ello una presunción y se admitiría prueba en contrario? La respuesta a las dos preguntas sólo puede ser afirmativa. El documento indicado no sería un instrumento negociable, y por lo tanto cualquier presunción a que diera lugar admitiría prueba en contrario. No sería razonable suponer, como parece hacerse en el párrafo 2, que, si el empresario actúa de acuerdo con los incisos a) y b) del párrafo 1, ello no daría lugar a ninguna presunción. Podría alegarse que, en ese caso, la presunción es evidente, pero tal criterio es muy peligroso.

9. A juicio del orador, el lapso se debe a los cambios introducidos en el proyecto durante su elaboración. Originalmente, en las Reglas de Hamburgo y en el texto de UNIDROIT, la norma de la presunción se había limitado a alguien que tenía las mercaderías bajo su custodia y al caso en que hubiera emitido el documento, y se refería únicamente al tipo de presunción a que daba lugar el documento. En el párrafo 2 del proyecto de la Comisión se ha invertido la norma y el hecho de no emitir un documento constituye una presunción de que los bienes se han recibido en buen estado. Se ha omitido el punto fundamental, que es el del tipo de presunción a que da lugar el documento. El texto no es claro y necesita un nuevo estudio.

10. El Sr. ABASCAL (México) dice que el representante de los Estados Unidos de América ha aceptado que la propuesta de la delegación de México sobre el párrafo 4 (A/CONF.152/C.1/L.10) se trate en el Comité de Redacción. Sin embargo, la omisión del problema de fondo que entrañan las palabras "si ello no es incompatible con las leyes del país en que se firme el documento", que figuran al final del párrafo 4 del artículo 4 del proyecto de la Comisión, no puede resolverse en el Comité de Redacción.

11. El PRESIDENTE dice que el examen del artículo 4 en la Primera Comisión no ha concluido. Además, lo que se ha dicho desde que los Estados Unidos hicieron esa sugerencia demuestra que la situación por lo que se refiere a la escritura electrónica no es tan sencilla como parecía a primera vista.

12. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que espera estudiar la nueva formulación que el Reino Unido presentara por escrito de su propuesta contenida en el documento A/CONF.152/C.1/L.31, a fin de estudiar su incorporación en el artículo 4. Reservará sus observaciones finales sobre el artículo hasta que haya visto la nueva propuesta. Su delegación no tiene ningún inconveniente en que se sustituya la palabra "cliente" por otra expresión más adecuada. En lo que se refiere a la norma de la presunción, después de comparar el párrafo 2 del artículo 4 del proyecto de Convención con el texto que la CNUDMI tuvo a la vista en su 22° período de sesiones, ha observado que la segunda frase del párrafo se había añadido en dicho período de sesiones, pero que en el informe correspondiente (A/44/17) no se indican las razones de esa adición. Cree recordar que se había considerado injusto exigir a un empresario que simplemente traslada las mercaderías de un medio de transporte a otro los documentos previstos en el artículo, y todavía más injusto si el hecho de no hacerlo crea la presunción indicada. Ese es el motivo de la excepción expresada en la segunda frase. El orador apoya la sugerencia de que en el párrafo 4 se inserte una coma entre las palabras "impresa" y "en facsímil", y desea reservar su postura sobre la cuestión muy interesante y difícil suscitada por el representante de Alemania.

13. El Sr. MORAN (España) dice que su delegación aprueba el artículo 4 en su forma actual y confía en que las dudas expresadas al respecto puedan resolverse considerando la Convención en conjunto. A juicio del representante de Alemania el párrafo 1 daría lugar a una presunción. Según el sistema jurídico español, y quizá según otros también, la presunción es que en el momento de actuar el empresario ha ejercido una diligencia razonable. Si el cliente presenta un documento al empresario y éste lo firma, se presumirá que las mercaderías se han recibido en buen estado, como demuestra el documento firmado. Existirá esta presunción pero, como se desprende del artículo 6, el empresario puede demostrar que el daño a las mercaderías ha sido causado por la falta de otra persona, en cuyo caso no se le considerará el único responsable por el hecho de la firma.

14. La segunda posibilidad que ofrece el párrafo 1 del artículo 4 es que el cliente no presente un documento sino que espere a que el empresario lo emita; en este caso el empresario tiene que poder comprobar las mercaderías y en un plazo razonable emitir un documento que cree una presunción sobre el estado en que se encuentren las mercaderías y sobre si les ha sucedido o no algo durante su estancia en la terminal. La tercera posibilidad es que el empresario no emita un documento ni firme el que le presente el cliente, que es el caso al que se refiere el párrafo 2. Una vez más habrá presunción, salvo prueba en contrario, de que las mercaderías se han entregado en buen estado; es lógico que la presunción deje de ser operante sólo cuando se haya demostrado que las mercaderías no se han recibido en buen estado, como se refleja en el contenido del artículo 6.

15. En cuanto a la segunda frase del párrafo 2, su recuerdo es el mismo que el del representante de Suecia. Considera lógico que no exista presunción respecto del empresario en ese caso.

16. El Sr. ZHAO Chengbi (China) dice que, a juicio de su delegación, el artículo 4 en su forma actual es equitativo tanto para el cliente como para el empresario. Este tiene el derecho y el deber de proporcionar un recibo firmado en el que reconozca el estado en que se encuentran las mercaderías. Hasta cierto punto, su delegación apoya las opiniones del representante del Reino Unido acerca del empleo de la palabra "cliente", pero considera posible la interpretación de que este término significa la persona que pide al empresario la entrega de un recibo por las mercaderías. Esta petición es razonable y el cliente debe tener derecho a hacerla. El párrafo 2 del artículo 4 también es justo y razonable. A reserva de cambios secundarios de redacción, su delegación considera aceptable el artículo 4.

17. El Sr. TARKO (Austria) dice que su delegación considera satisfactorio el artículo 4 en la forma actual, a pesar de sus complejidades. A su juicio, el único problema es que la presunción a que se hace referencia en el párrafo 2 no sólo abarca el inciso b) del párrafo 1 sino también el inciso a) del mismo párrafo, en el que no se pide que el empresario mencione el estado de las mercaderías. Por consiguiente, no debería verse penalizado por la presunción, en este último caso, de que las mercaderías se han recibido en buen estado.

18. La Sra. SISULA-TULOKAS (Finlandia) comparte la objeción planteada por el representante de Austria.

19. El Sr. WALL (Reino Unido) dice que en los párrafos 1 y 2 parece faltar una idea esencial: que el empresario haya recibido realmente las mercaderías. Algunos de los problemas mencionados en relación con el párrafo 2 podrían reducirse hasta cierto punto si se indicase expresamente en ambos párrafos que las medidas requeridas en virtud de los incisos a) y b) del párrafo 1 dependen de que el empresario haya recibido las mercaderías. El cumplimiento de lo previsto en el inciso a) del párrafo 1 significaría simplemente acusar recibo, mientras que la emisión del documento previsto en el inciso b) del párrafo 1 entraña también una referencia al estado de las mercaderías.

20. El PRESIDENTE dice que el debate actual en el Comité es similar al efectuado en el Grupo de Trabajo sobre prácticas contractuales internacionales, donde el artículo se examinó extensamente. En consecuencia, invita al Comité a que proceda a votar el párrafo 2 del artículo 4.

21. Por 17 votos contra 7 y 9 abstenciones, queda aprobado el párrafo 2 del artículo 4.

22. El Sr. RUSTAND (Suecia) manifiesta su sorpresa ante el hecho de que el Presidente haya sometido a votación el párrafo 2. A su juicio, el Comité estaba esperando una nueva propuesta de la delegación del Reino Unido que se referiría a varios párrafos del artículo 4.

23. El Sr. WALL (Reino Unido) dice que el Comité no debería suponer, como parece haber hecho el Presidente, que los esfuerzos de su delegación por encontrar una manera de incorporar en el artículo 4 algunas ideas contenidas en el documento A/CONF.152/C.1/L.31 dejará de tener consecuencias para el párrafo 2. También él ha visto con sorpresa que el Presidente ha puesto a votación dicho párrafo. La nueva propuesta de su delegación con respecto al documento A/CONF.152/C.1/L.31 se referirá como mínimo a los incisos a) y b) del párrafo 1 del artículo 4. Habida cuenta de que en el párrafo 2 se hace referencia específica a esos incisos, dicho párrafo se verá evidentemente afectado. El orador no tiene la intención de volver a redactar todo el artículo 4. Hará todo lo posible por reflejar la decisión adoptada por el Comité sobre el párrafo 2, pero su delegación se reserva el derecho a decidir, en un intento de que el documento A/CONF.152/C.1/L.31 quede reflejado en el artículo 4, si desea o no proponer, por razones de coherencia, algunas enmiendas al párrafo 2, y también al párrafo 1. Considera de excepcional importancia el derecho a hacerlo, y pide al Presidente que le permita la necesaria flexibilidad para abordar la cuestión con el sentido de responsabilidad que el propio Presidente considera sin duda necesario.

24. El PRESIDENTE dice que ha tomado nota de las opiniones del Reino Unido. Se mantiene la votación sobre el párrafo 2 con la reserva de que podrá introducirse una enmienda en el documento A/CONF.152/C.1/L.31.

25. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que su delegación se ha abstenido en la votación. Si el párrafo 2 se hubiera aclarado debidamente, habría votado a favor, pero sus dudas no se han disipado, en particular por lo que se refiere a la cuestión planteada por el representante de Alemania.

26. El Sr. MESCHERYAK (República Socialista Soviética de Ucrania) dice que su delegación se ha abstenido en la votación por considerar que se ha obligado al Comité a adoptar una decisión precipitada. No obstante, estima que las dificultades planteadas pueden superarse mediante una labor adecuada.

27. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que, a su juicio, en la sesión anterior el Comité había convenido tácitamente en esperar la nueva propuesta sobre el artículo 4 que el Reino Unido está preparando. En lo que respecta al párrafo 2, el Reino Unido había expresado dudas sobre la conveniencia de incluir la segunda frase en el proyecto. Teniendo en cuenta el debate posterior, ninguno de los presentes podía presumir que la propuesta del Reino Unido no afectaría al párrafo 2. Lo ocurrido en la presente sesión le ha confirmado su impresión de que el texto básico se considera un hecho consumado y de que todos los intentos serios por mejorarlo son innecesarios y quizá incluso mal recibidos.

28. El Sr. RAO (India) dice que su delegación se ha abstenido en la votación, a la que se ha procedido con excesiva precipitación. El representante del Reino Unido ha indicado, tanto en la actual sesión como en la anterior, que está estudiando algunas ideas relacionadas con el artículo 4, y muchas delegaciones han expresado dudas sobre ese artículo. No deben desalentarse los esfuerzos encaminados a alcanzar un consenso en el Comité, sobre todo cuando las opiniones aparecen igualmente divididas. En consecuencia, el orador pide al Presidente que tenga paciencia con el Comité y que cuando sea posible considere el establecimiento de pequeños grupos de negociación para resolver las cuestiones difíciles. Si ello se hubiera hecho con respecto al párrafo 2, las negociaciones habrían permitido sin duda llegar a un consenso a principios de la semana próxima.

29. El Sr. WALL (Reino Unido) dice que a raíz de la votación ha comprendido la imposibilidad de formular una enmienda que, por razones de coherencia, suponga la supresión de la segunda frase del párrafo 2. A su juicio, se ha adoptado la decisión de mantener la frase. Su atención se centrará ahora en las enmiendas correspondientes al párrafo 2, basadas en el intento de incorporar en el párrafo 1 las ideas expresadas en el documento A/CONF.152/C.1/L.31. Entre tanto, señala al Presidente el artículo 7 del reglamento que, aplicado mutatis mutandis al Comité, encarga al Presidente que promueva la consecución de un acuerdo general. Convendría que todas las delegaciones lo tuvieran presente.

Se suspende la sesión a las 16.05 horas y se reanuda a las 17.15 horas

ELECCION DE UN VICEPRESIDENTE Y UN RELATOR (tema 2 del programa) (continuación)

30. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) presenta las candidaturas del Sr. Soliman (Egipto) para el cargo de Vicepresidente y del Sr. Safarian Nematabad (República Islámica del Irán) para el de Relator.

31. El Sr. Soliman (Egipto) y el Sr. Safarian Nematabad (República Islámica del Irán) son elegidos Vicepresidente y Relator, respectivamente.

Se levanta la sesión a las 17.20 horas

Séptima sesión

Lunes, 8 de abril de 1991, a las 9.30 horas

Presidente: Sr. BERAUDO (Francia)

A/CONF.152/C.1/SR.7

EXAMEN DE LOS ARTICULOS 1 A 16 Y 20 DEL PROYECTO DE CONVENCION SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL (tema 3 del programa) (continuación) (A/CONF.152/5, 6, 7 y Add.1 y Add.1/Corr.1 y Add.2)

Artículo 4 (continuación) (A/CONF.152/C.1/L.10)

1. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América), presentando la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.10), explica que la finalidad de esa propuesta es que la disposición concuerde con el texto de las demás convenciones en vigor sobre el transporte. A su juicio, las palabras "si ello no es incompatible con las leyes del país en que se firme el documento", que figuran en el proyecto de la Comisión, son innecesarias.

2. El Sr. ABASCAL (México) apoya decididamente la propuesta de suprimir las palabras "si ello no es incompatible con las leyes del país en que se firme el documento" que, a su juicio, son inconvenientes e incluso peligrosas desde el punto de vista de la uniformidad de la ley. En cuanto al resto del párrafo, apoya la propuesta de los Estados Unidos, destacando que se basa en la definición utilizada en la Convención de las Naciones Unidas sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagarés Internacionales, de diciembre de 1989, que es el instrumento de las Naciones Unidas más reciente en materia de comercio internacional.

3. El Sr. MORAN (España) y el Sr. WALL (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) apoyan también la propuesta.

4. El PRESIDENTE dice que, de no haber objeciones, considerará que la Comisión aprueba la propuesta de los Estados Unidos a reserva de los cambios de redacción que se juzguen necesarios para que el texto concuerde completamente con el de la Convención de las Naciones Unidas sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagarés Internacionales.

5. Así queda acordado.

Artículo 3 (continuación) (A/CONF.152/C.1/L.38)

6. El Sr. WALL (Reino Unido), presentando la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.38), dice que el Reino Unido ve con cierta preocupación la multiplicidad de operaciones que entraña el concepto de puesta de las mercaderías a cargo del empresario, sobre todo teniendo en cuenta el texto del

inciso a) del artículo 1 aprobado por la Comisión. En virtud de dicha propuesta, los dos únicos factores que determinan el plazo de responsabilidad son la entrega de las mercaderías y el acto de recogerlas. A juicio de su delegación, no es necesario referirse a la eventualidad de que las mercaderías no se recojan a tiempo.

7. El Sr. MORAN (España) dice que la propuesta es muy interesante y debe examinarse en relación con otras partes del proyecto de Convención, especialmente los artículos 1, 4 y 10.

8. El Sr. BONELL (Italia) no entiende en qué es más claro el texto propuesto que el proyecto de la Comisión.

9. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos) es partidario de que se mantenga el artículo 3 en su forma actual. La inclusión del concepto de poner "exclusivamente" a cargo equivaldría a una invitación a dividir las actividades del empresario, actualmente más o menos unificadas, entre varias empresas distintas, que no tendrían activo ni estarían aseguradas. El resultado sería muy poco deseable. La expresión "poner a cargo" no supone necesariamente la entrega física, y a juicio del orador no es preferible al concepto de "desde el momento en que las tome a su cargo". En cuanto a la expresión "hasta que ... las entregue", tiene mayores connotaciones físicas que la expresión "las ponga a su disposición" pero, a su juicio, esta última se ajusta bastante a la realidad. Por todo ello, no puede apoyar la propuesta del Reino Unido.

10. El Sr. RUSTAND (Suecia) observa que la expresión "las ponga a su disposición" es preferible a la que ofrece la oportunidad al empresario de liberarse de su responsabilidad sin entregar físicamente las mercaderías. No puede apoyar la propuesta del Reino Unido pero apoyará el texto original que, a su juicio, ha sido mejorado por las enmiendas de Finlandia (A/CONF.152/C.1/L.36).

11. El Sr. TARKO (Austria) observa que la propuesta del Reino Unido hace diversos cambios en el texto del artículo 3, algunos de los cuales son de fondo. A su juicio, más bien que introducir la idea de que el porteador u otra persona ponga las mercaderías a cargo del empresario, sería preferible hablar de que el empresario las tome a su cargo, como en el artículo 1. Su delegación no puede apoyar la introducción de la palabra "exclusivamente" que podría originar controversias: por ejemplo, las mercaderías podrían no estar "exclusivamente" a cargo del empresario, aun estando a su cargo, y el empresario podría ser el responsable de ellas.

12. Por otra parte, se acepta que la responsabilidad del empresario no termina completamente cuando vence el plazo por el que ha tomado a su cargo las mercaderías. En virtud del párrafo 1 del artículo 10 seguirá teniendo derecho a retenerlas una vez transcurrido dicho plazo, pero ese derecho no puede ejercerlo libremente, por lo que en cierto modo el empresario continúa siendo responsable. En consecuencia, es muy defendible la propuesta de que se supriman las palabras "o las ponga a su disposición", ya que pueden crear cierto grado de incertidumbre.

13. El Sr. ROJANAPHRUK (Tailandia) dice que la supresión de las palabras "o las ponga a disposición de", que lleva consigo la propuesta del Reino Unido, introduce un cambio importante en el texto del artículo 3, cuyo efecto sería ampliar el período de responsabilidad del empresario lo que, a su juicio, no está justificado. En consecuencia, es partidario de que se mantenga el artículo 3 en su forma actual.

14. El Sr. ZHAO Chengbi (China) toma nota de los esfuerzos de la delegación del Reino Unido por definir más concretamente el plazo de responsabilidad del empresario. Sin embargo, las palabras utilizadas en su propuesta no concuerdan exactamente con las empleadas en otros artículos. La expresión "tome a su cargo" se ha examinado ampliamente en sesiones anteriores y, a pesar de su falta de precisión, la mayoría de las delegaciones la han aceptado a falta de otra mejor. La propuesta del Reino Unido supone un cambio fundamental, pues amplía el período de responsabilidad del empresario hasta que las mercancías se entreguen realmente a la persona facultada para recogerlas. No obstante, la redacción actual permite la posibilidad de que esa persona esté representada por un agente, por lo que, tras muchos debates, la mayoría de las delegaciones la han considerado satisfactoria.

15. El Sr. ROMAN (Bélgica) está de acuerdo con la primera parte de la propuesta del Reino Unido. En cambio, la segunda parte plantea algunos problemas, pues el empresario asumiría la plena responsabilidad de las mercaderías, incluso aunque no pudiera deshacerse de ellas. Por consiguiente, es contrario a la propuesta en conjunto.

16. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que, si bien es cierto que las expresiones jurídicas "tome a su cargo" y "las entregue" pueden ser difíciles de interpretar en la práctica, todos los esfuerzos encaminados a mejorarlas han fracasado, y la presente propuesta tampoco ha tenido más éxito. Por otra parte, si bien la expresión "tome a su cargo" utilizada en el artículo 3 significa que la atención se centra en el empresario, la propuesta del Reino Unido pone más de relieve la entrega por el porteador u otra persona, lo que muy bien puede originar problemas. Además, en la segunda parte de la propuesta sólo se habla de la entrega de las mercaderías. La omisión del concepto de puesta a disposición de "la persona facultada para recibirlas" tiene importantes consecuencias prácticas. El empresario puede no estar en situación de entregar las mercaderías, y al mismo tiempo tener que hacer frente a su responsabilidad poniéndolas a disposición de la persona facultada. Así pues, a pesar de los problemas válidos planteados por el Reino Unido, el orador considera que sería mejor mantener la redacción actual.

17. El Sr. SCHROCK (Alemania) dice que su delegación se ha sentido siempre algo incómoda con respecto al artículo 3 y a la expresión "tome a su cargo". No obstante, teniendo en cuenta las observaciones de los oradores anteriores, considera preferible mantener el texto actual.

18. El Sr. WALL (Reino Unido) dice que el debate ha puesto de manifiesto la existencia de problemas reales en relación con el actual texto del artículo 3, y la dificultad de formular definiciones claras de la responsabilidad. Como la Comisión no ha considerado apropiado intentar llegar a esas definiciones, en el ámbito cubierto por el artículo 3 se plantearán necesariamente grandes problemas en lo que se refiere a las responsabilidades respectivas del porteador y del empresario. El Reino Unido ve con especial inquietud la poca precisión de la expresión "ponga a su disposición". El empleo de esas palabras equivaldría a permitir que el empresario se liberase de su responsabilidad, alegando simplemente haber descargado las mercaderías en el muelle sin que la persona facultada para ello se presentase a recogerlas. La Convención en conjunto no confiere necesariamente una responsabilidad definida al empresario: si las mercaderías no se recogen transcurrido cierto plazo, el empresario puede ampararse en otras disposiciones de la Convención para deshacerse de ellas, pero tiene que seguir siendo responsable de las mercaderías hasta que lo haya hecho. La delegación del Reino Unido sigue siendo muy partidaria de la propuesta de Finlandia, a pesar de que ésta ha sido rechazada, precisamente porque trata de evitar la imprecisión de la idea de que las mercancías "se pongan a la disposición" de alguien. Dadas las circunstancias, el orador retirará su propia propuesta.

19. El PRESIDENTE considera, en consecuencia, que se apruebe el artículo 3.

20. Así queda acordado.

Artículo 1, propuestas de nuevos incisos (continuación)

21. El Sr. WALL (Reino Unido), presentando la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.37), dice que ésta se refiere a la definición de la palabra "persona", empleada en sus propuestas relativas al artículo 3 y al artículo 4. Podría alegarse que, como no se ha aceptado su propuesta sobre el artículo 3, no es necesario definir la palabra "persona". Sin embargo, el orador considera preferible aplazar el debate hasta después del examen del artículo 4.

22. El PRESIDENTE dice que el documento A/CONF.152/C.1/L.37 se examinará después de la propuesta del Reino Unido relativa al artículo 4.

Artículo 5 (A/CONF.152/C.1/L.11, L.12, L.20, L.24, L.39 y L.42)

23. El Sr. SCHROCK (Alemania) presenta la propuesta de su delegación para que añada un nuevo párrafo 1 bis (A/CONF.152/C.1/L.11) y dice que después de celebrar consultas con la delegación de Australia, se ha decidido insertar las palabras "no supervisado" entre las palabras "acceso" y "a la zona mencionada". Australia y Alemania presentan ahora conjuntamente la propuesta con esta modificación. La enmienda se debe a que en el párrafo 1 del artículo 5, relativo al "fundamento de la responsabilidad", se invierte la carga de la prueba en los casos de falta y negligencia. En circunstancias normales, corresponde al demandante demostrar que la pérdida que ha sufrido se ha debido a la falta o negligencia del demandado. En el presente artículo, al igual que en otras convenciones sobre transportes se ha invertido la carga de la prueba, ya que cuando, por ejemplo, ocurre algo a las mercaderías de un buque o de un vagón de ferrocarril, es el transportista el que conoce los hechos, y no el expedidor, el consignador o el consignatario. El orador suscribe plenamente este punto de vista, expresado en las convenciones sobre transportes. No obstante, en el caso de los empresarios de terminales de transporte, especialmente en los grandes puertos marítimos, la situación real puede ser muy distinta, debido a que las mercaderías no se almacenan necesariamente bajo llave. A veces es necesario permitir el acceso del cliente a sus mercaderías, a fin de que pueda inspeccionarlas o tomar alguna otra medida. En los grandes puertos marítimos no es posible instalar equipo de control electrónico ni supervisar todas las visitas de los clientes. Por razones prácticas, a veces se permite a éstos el acceso no supervisado a las mercaderías, y si el daño se produce mientras el cliente tiene acceso a ellas, podrá haber sido causado tanto por el empresario de la terminal como por el cliente. Así, pues, el orador sugiere que en esa situación particular, se vuelva a la norma jurídica general según la cual es el demandante el que debe demostrar la falta o la negligencia.

24. El Sr. SMITH (Australia) dice que, a juicio de su delegación, no debe invertirse la carga de la prueba cuando el empresario ha dado acceso a las mercaderías al cliente o a otras personas. Ello se ajustaría a las decisiones recientemente adoptadas por los tribunales ingleses con arreglo al common law sobre el depósito cautelar. Ha sugerido que se insertaran las palabras "no supervisado" para prever los casos en que, también de conformidad con el derecho inglés, el empresario mantiene el control y la supervisión de las mercaderías.

25. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) dice que, si bien las legislaciones nacionales sobre esta cuestión varían, el proyecto de Convención tiene la finalidad de que sólo sea el empresario quien asuma la responsabilidad, basada en la falta, con inversión de la carga de la prueba; por consiguiente, se opone a la propuesta conjunta.

26. El Sr. BONELL (Italia) dice que su delegación tiene reparos en apoyar la propuesta conjunta. Las palabras "han adoptado todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar la pérdida o el daño a las mercaderías" dan al empresario el margen suficiente para probar que ha hecho lo necesario cuando, por ejemplo, en el lugar donde están las mercancías hay también otras personas, en particular el cliente o su mandatario. En consecuencia, la delegación de Italia considera que la propuesta crea una complicación innecesaria.

27. Con respecto a la expresión "cuando se produzca el hecho", cree que sería más apropiado referirse a la totalidad del período durante el cual las mercaderías están bajo la responsabilidad del empresario.

28. El Sr. ROMAN (Bélgica) dice que podría haber apoyado la propuesta inicial de Alemania. Ahora bien, como la inserción de las palabras "no supervisado" hace que toda la carga recaiga en el empresario, su delegación se abstendrá en la votación sobre la propuesta conjunta.

29. La Sra. EL OTMANI (Marruecos) dice que en su país es frecuente que los consignatarios acudan a los puertos y tengan libre acceso a las mercaderías. Por consiguiente, cree que corresponde al consignatario probar que se ha producido un determinado hecho mientras las mercaderías han estado bajo la responsabilidad del empresario.

30. El Sr. TARKO (Austria) dice que el párrafo 1 del artículo 5 es bastante flexible. Según el texto actual del párrafo, un juez puede determinar si un empresario ha adoptado todas las medidas que razonablemente podían exigirse.

31. La expresión "cuando se produzca el hecho" puede crear dificultades, pues podría ser difícil determinar si ha habido efectivamente pérdida, daño o retraso. Por consiguiente, su delegación no puede aceptar la propuesta conjunta.

32. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que es normal que cuando el cliente inspecciona las mercaderías esté presente un representante del empresario para supervisar la inspección y proteger sus intereses. Considera, por lo tanto, que la propuesta conjunta es innecesaria.

33. El Sr. HORNBY (Canadá) dice que los tribunales deberán tener en cuenta el hecho de que se ha dado acceso al cliente o al propietario de las mercaderías a la zona en que están almacenadas al determinar si el empresario ha adoptado o no todas las medidas que razonablemente podían exigirse. Por consiguiente, su delegación no puede apoyar la propuesta conjunta, que hace recaer la carga de la prueba sobre el demandante.

34. El Sr. WALL (Reino Unido) dice que, si bien su delegación no se opone a la propuesta, tiene dificultades, por ejemplo, con la palabra "cliente". ¿Quién es exactamente el cliente y qué relación tiene con el empresario, el porteador, el propietario o el expedidor? En cuanto a la expresión "cuando se produzca el hecho", considera que sería más apropiado decir "durante el período en que se produzca la pérdida o el daño". Sería realista reconocer que puede haber casos en que el cliente desee influir sobre la cuestión en su propio interés. Si el cliente está en situación de ventaja al tener acceso no supervisado, no debería poder utilizar esa ventaja en detrimento del empresario. En esas circunstancias, la carga de la prueba debe seguir recayendo sobre el cliente.

35. El Sr. CHRISTOV (Bulgaria) es partidario de la propuesta, pues en los puertos de su país es frecuente que el cliente tenga acceso a las mercaderías. Señala que a este respecto existe una notable diferencia entre las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo; según las primeras, el porteador, que en el presente caso corresponde al empresario de la terminal, tan sólo tiene que demostrar que ha cumplido con todas sus obligaciones y no necesita probar que ha habido pérdida o daño; en cambio, según las Reglas de Hamburgo sí tiene esa obligación. Habida cuenta de la situación que realmente se da en la práctica, el orador es partidario de que se exima al empresario de la carga de la prueba.

36. El Sr. OCHIAI (Japón) dice que la propuesta le plantea ciertas dificultades, concretamente debido a que se basa en la hipótesis de que el cliente y el demandante son la misma persona. Ahora bien, si se trata de dos personas distintas y si no hay falta del demandante, no ve por qué razón debe imponerse a éste la carga de la prueba.

37. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) prefiere también el texto actual. La propuesta introduce una norma sobre la prueba que no se ajusta al principio básico de la responsabilidad, consagrado en la Convención. Al tratar de reglamentar unas circunstancias concretas, la propuesta introduce un cambio en la carga de la prueba que complica la cuestión en vez de resolverla. Si se produce una situación que da lugar a una pérdida, el empresario puede ya defenderse demostrando que ha adoptado todas las disposiciones razonables para proteger las mercaderías. Puede asimismo ampararse en el artículo 3, pues si el cliente ha tomado posesión de las mercaderías para inspeccionarlas, tratarlas o manipularlas, el empresario ya no será responsable de ellas.

38. La Sra. PIAGGI DE VANOSSI (Argentina) dice que también a ella le plantea dificultades la propuesta; en la práctica, puede ser difícil probar que el cliente o las personas que actúan por cuenta de éste han tenido acceso a la zona mencionada en el momento en que se ha producido efectivamente la pérdida o el daño.

39. El Sr. SCHROCK (Alemania) dice que la propuesta conjunta no tiene como finalidad prever una situación hipotética sino la situación real que actualmente se da en las terminales de transporte, señalada por la industria y comprobada por él mismo en sus visitas personales. Puede aceptar la propuesta del Reino Unido para que se sustituyan las palabres "el hecho" en la primera línea del texto por "durante el período en que se produzca la pérdida o el daño".

40. La Sra. SISULA-TULOKAS (Finlandia) considera que el párrafo 1 ya tiene en cuenta la situación con las palabras "todas las medidas que razonablemente podían exigirse". De aceptarse la propuesta, el cliente no tendrá ningún interés en solicitar la inspección de las mercaderías, sino que, al contrario, le convendrá puntualizar que en modo alguno desea tener acceso a ellas.

41. El Sr. BELLO (Filipinas) comprende la preocupación de los patrocinadores de la propuesta relativa al acceso no supervisado de los clientes a las mercaderías, pero conviene recordar que tal acceso, aunque no esté supervisado, será concedido por el empresario, de modo que el cliente no será un intruso ni un transgresor. No puede invertirse la carga de la prueba basándose en la mera especulación de que existe una relación causal entre el acceso no supervisado y los hechos que han causado el daño.

42. El Sr. SAFARIAN NEMATABAD (República Islámica del Irán) prefiere el texto existente. En caso de producirse el hecho indicado, debe corresponder al empresario presentar las pruebas necesarias para demostrar que no puede imputársele el daño causado.

43. El Sr. MUTZ (Observador de la Oficina Central de Transporte Ferroviario Internacional) comparte las dudas expresadas sobre la posibilidad de aplicar la disposición en la práctica, ya que normalmente el acceso es supervisado. Determinar si el acceso se ha supervisado o no equivaldrá en general a determinar si se han adoptado o no todas las precauciones razonables para proteger las mercaderías.

44. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que vote sobre la propuesta conjunta (A/CONF.152/C.1/L.11).

45. Por 27 votos contra 4 y 4 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

46. El PRESIDENTE sugiere que otra propuesta sobre el artículo 5 presentada por España (A/CONF.152/C.1/L.20), que trata de un problema de redacción, se transmita al Comité de Redacción.

47. Así queda acordado.

48. El Sr. SOLIMAN (Egipto) presenta su propuesta sobre el párrafo 2 del artículo 5 (A/CONF.152/C.1/L.42). En la práctica sería difícil probar hasta qué punto las pérdidas sufridas son o no imputables a un incumplimiento por parte del empresario.

49. La Sra. OTMANI (Marruecos) apoya esa propuesta. Probablemente sería difícil demostrar algo esencialmente tan dudoso como el grado en que las pérdidas o los daños son imputables a una u otra causa.

50. El Sr. BONELL (Italia) dice que pueden haber surgido algunos equívocos debido a que la redacción del párrafo 2 es en cierto modo negativa. De hecho, el factor que está en juego no es negativo, sino positivo, es decir, la cuantía de las pérdidas atribuibles a una causa y no a otra. Según el principio de la negligencia concurrente, la responsabilidad del empresario se limitaría a la pérdida o al daño realmente que haya causado.

51. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) comparte esa opinión. Aunque la frase final del párrafo 2 tiene un tono negativo, en realidad corresponde al empresario demostrar su propia parte de responsabilidad en el proceso causal, por lo que la prueba referida sería positiva y no negativa.

52. El Sr. OCHIAI (Japón) dice que la propuesta le plantea algunas dificultades. Como la redacción de la frase final del párrafo del texto del proyecto de la Comisión es la misma que se usa en el párrafo 7 del artículo 5 de las Reglas de Hamburgo, y también en el artículo 17 del Convenio sobre el transporte multimodal, preferiría que se mantuviera.

53. El PRESIDENTE invita al Comité a que vote sobre la propuesta de Egipto (A/CONF.152/C.1/L.42).

54. Por 20 votos contra 7 y 7 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

55. La Srta. VAN DER HORST (Países Bajos), presentando la propuesta de su delegación para que se añada un nuevo párrafo al artículo 5 (A/CONF.152/C.1/L.24), dice que hasta ahora el proyecto de Convención no contiene ninguna disposición específica sobre los daños indirectos. El Grupo de Trabajo de la CNUDMI ha llegado en sus deliberaciones preparatorias a la conclusión de que corresponde al derecho nacional determinar si el empresario debe ser responsable de esos daños, conclusión según la cual los empresarios pueden ser responsables en un Estado, pero no en otro. Ahora que se intenta unificar las normas sobre la responsabilidad de los empresarios, convendría quizá incluir en la Convención una disposición donde quede claro que no pueden recuperarse los daños indirectos.

56. La Sra. SKOVBY (Dinamarca) apoya la propuesta de los Países Bajos, pero preferiría que se incluyera en el artículo 6.

57. El Sr. RUSTAND (Suecia) señala la observación de su Gobierno (A/CONF.152/7/Add.1, pág. 14) según la cual no está claro si debe considerarse que el término "pérdida" en el párrafo 1 incluye las pérdidas indirectas, con lo cual el alcance de la responsabilidad del empresario resultaría incierto. En principio, la delegación de Suecia apoya la propuesta, aunque duda de que pueda llegarse a una conclusión firme en una fase tan tardía. De momento, desea reservar su posición.

58. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) comparte esa opinión. El punto se ha debatido ya bastante en el Grupo de Trabajo, donde quedó aclarado, y la adición propuesta por los Países Bajos es innecesaria.

59. El Sr. ABASCAL (México) dice que, si bien puede aceptar el principio de que el artículo 5 cubra los daños indirectos, considera que la adición propuesta por los Países Bajos sería indebidamente restrictiva con respecto a los límites establecidos en el artículo 6. En consecuencia, no puede apoyar la propuesta.

60. La Srta. VAN DER HORST (Países Bajos) dice que la situación es un tanto confusa. Algunas delegaciones parecen ser partidarias de que el empresario sea responsable de los daños indirectos, y otras no. Quizá convendría dejar la decisión a las autoridades nacionales. Por lo tanto, retira la propuesta de su delegación.

Se levanta la sesión a las 12.25 horas

Octava sesión

Lunes, 8 de abril de 1991, a las 14.30 horas

Presidente: Sr. BERAUDO (Francia)

A/CONF.152/C.1/SR.8

EXAMEN DE LOS ARTICULOS 1 A 16 Y 20 DEL PROYECTO DE CONVENCION SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL (tema 3 del programa) (continuación) (A/CONF.152/5, 6, 7 y Add.1 y Add.1/Corr.1 y Add.2)

Artículo 5 (continuación) (A/CONF.152/C.1/L.39)

1. El Sr. ROMAN (Bélgica) presenta la propuesta publicada con la signatura A/CONF.152/C.1/L.39 y dice que el nuevo párrafo ayuda a lograr un equilibrio entre los derechos y los deberes del empresario al exonerarlo de toda responsabilidad por pérdidas y daños cuando las mercaderías no hayan sido recogidas por el cliente.

2. La Sra. OTMANI (Marruecos) apoya la propuesta y señala que hay un vínculo entre el hecho de que las mercaderías queden en poder del empresario y el período de duración de su responsabilidad. Ya se ha establecido que, en la práctica, la responsabilidad del empresario cesa cuando las mercaderías se ponen a disposición del cliente.

3. La Sra. SISULA-TULOKAS (Finlandia) apoya la idea expresada en la propuesta, pero estima que debe figurar en el artículo 3 y no en el artículo 5.

4. El Sr. BELLO (Filipinas) apoyaría la propuesta si la frase "en un plazo razonable" se reemplazara por un período de tiempo concreto como, por ejemplo, cinco días. También debe fijarse un plazo en el párrafo 3 del artículo 5.

5. El Sr. ROJANAPHRUK (Tailandia) dice que la cuestión que plantea la propuesta de Bélgica está adecuadamente contemplada en el artículo 3 y que, por lo tanto, no se requiere un párrafo adicional sobre el particular en el artículo 5.

6. La Sra. JØRGENSEN (Dinamarca) dice que la propuesta no afecta a la responsabilidad del empresario en cuanto tal, sino que se refiere al período durante el cual el empresario es responsable en virtud del artículo 3, y que lo único que añade es el requisito de que el empresario avise a la persona facultada para recoger las mercaderías. Por su parte, no apoya la adición de ese párrafo al artículo 5 ni al artículo 3.

7. El Sr. TARKO (Austria) comparte esa opinión. La cuestión que se examina ya ha sido tratada en el artículo 3. Tampoco le parece bien el repetido uso de la palabra "delivery" en la versión inglesa. El empresario no es un porteador; simplemente pone las mercaderías a disposición del cliente.

8. El Sr. ILLESCAS (España) conviene en que el proyecto debe lograr un equilibrio adecuado entre los derechos y los deberes del empresario, pero la cuestión que plantea la propuesta de Bélgica ya se trata en el artículo 3. Además, el párrafo 3 del artículo 10, al facultar al empresario para vender las mercaderías que no han sido recogidas, le permite abreviar la duración de su responsabilidad. Por tanto, la responsabilidad del empresario en el caso que contempla la propuesta de Bélgica tiene ya un límite. Su delegación no apoyará la propuesta de Bélgica si se estima que el empresario ya está suficientemente protegido por las disposiciones de los artículos 3 y 10.

9. El Sr. LARSEN (Estados Unidos de América) está de acuerdo con esa opinión. Estima también que sería más adecuado tratar la cuestión planteada en la propuesta de Bélgica en el artículo 10 que en el artículo 5. Su propia delegación ha propuesto que se incluya en el artículo 10 un nuevo párrafo (A/CONF.152/C.1/L.15) según la cual el empresario podrá considerar que las mercaderías han sido abandonadas si no se reclaman dentro de un período de tiempo determinado. En tales casos, el problema de la responsabilidad del empresario debe resolverse con arreglo al artículo 10 y no con arreglo a los artículos 3 ó 5.

10. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que no se trata de determinar el fundamento de la responsabilidad del empresario, sino la duración de su responsabilidad por las mercaderías; sin embargo, la expresión "un plazo razonable" que figura en la propuesta de Bélgica aumenta la incertidumbre respecto de esa duración en vez de reducirla.

11. El Sr. GOKKAYA (Turquía) apoya la propuesta. No debe obligarse al empresario a asumir la responsabilidad de las mercaderías por un período indefinido. Dado que las interpretaciones de la expresión "un plazo razonable" diferirán necesariamente, sugiere que se sustituya por un plazo fijo de 30 días.

12. El Sr. NAOR (Israel) estima que la propuesta de Bélgica es redundante ya que su único efecto sería prolongar ligeramente la responsabilidad del empresario respecto del plazo previsto en el artículo 3.

13. El Sr. CHRISTOV (Bulgaria) apoyará la propuesta de Bélgica si se introduce la enmienda sugerida por el representante de Turquía.

14. El Sr. WANG Yangyang (China) dice que se justifica la adición en el artículo 5 de una disposición como la propuesta por Bélgica, para proteger al empresario. Sin embargo, la propuesta no fija un plazo para que el empresario avise al cliente de que las mercaderías están disponibles para ser recogidas.

15. El Sr. ROMAN (Bélgica) observa que la propuesta de su delegación cuenta con un apoyo considerable, pero que muchos opinan que el artículo 5 no es el lugar apropiado para incluirla. Quizá la Comisión pudiera ocuparse de la cuestión cuando examine el artículo 10.

16. El PRESIDENTE hace observar que el "esfuerzo razonable para dar aviso" previsto en el artículo 10 se refiere al ejercicio del derecho de retención por parte del empresario, no a su responsabilidad por las mercaderías. Hay que tomar una decisión separada sobre cada una de esas cuestiones. El efecto de la propuesta de Bélgica es establecer que la responsabilidad del empresario por las mercaderías existe durante "un plazo razonable" después de que ha avisado que las mercaderías estaban a disposición, y cesa una vez transcurrido ese plazo. Es necesario adoptar una decisión formal sobre ese principio.

17. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que si el principio expresado en la propuesta se acepta y el texto de la propuesta se mejora, el lugar más adecuado para incluirla podría ser el artículo 3.

18. El Sr. BONELL (Italia) señala que la Comisión ha aprobado el artículo 3 y que ya no puede enmendarlo. En lo que respecta al artículo 10, no hay un vínculo evidente entre la propuesta de los Estados Unidos relativa a ese artículo y la propuesta de Bélgica relativa al artículo 5.

19. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) desea que se aclare si la propuesta de Bélgica prolonga la responsabilidad del empresario más allá del período previsto en el artículo 3.

20. El Sr. ROMAN (Bélgica) dice que la propuesta exonera al empresario de toda responsabilidad por pérdidas o daños una vez transcurrido un período razonable a partir del momento en que el empresario haya avisado al cliente de que las mercaderías estaban a su disposición.

21. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta de Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.39).

22. Por 17 votos contra 13 y 4 abstenciones, fue rechazada la propuesta de Bélgica.

23. La Sra. EL OTMANI (Marruecos) dice que en el párrafo 2 del artículo 5 se utiliza el término "incumplimiento", mientras que en la disposición correspondiente de las Reglas de Hamburgo se utiliza la expresión "culpa o negligencia". Hubiera preferido que el nuevo Convenio utilizara la misma terminología que las Reglas de Hambrugo, ya que las funciones de un empresario de terminal son suplementarias de las del porteador marítimo. En el derecho marroquí el término "incumplimiento" implica un amplio grado de responsabilidad y se interpretaría en el sentido de que los empresarios de terminal son responsables incluso por el menor incumplimiento de cualquier tipo, mientras que "culpa o negligencia" significa que el empresario de terminal ha dejado de realizar un acto determinado. La actual diferencia de terminología entre el Convenio y las Reglas de Hamburgo podría resultar sumamente perjudicial para el empresario.

24. El PRESIDENTE dice que en el contexto del párrafo 2 del artículo 5, el término "incumplimiento" tiene una connotación moral que no es apropiada. El término "incumplimiento" no implica culpa, e indica simplemente que la responsabilidad del empresario no se ha cumplido debidamente.

25. El Sr. BONELL (Italia) dice que el término "incumplimiento" constituye una novedad, tanto por lo que se refiere al proyecto de UNIDROIT como por lo que se refiere a las Reglas de Hamburgo. El término "culpa" sería más apropiado que "incumplimiento". El "incumplimiento" de un acto determinado supone que no es necesario investigar la conducta de la parte que no cumple, mientras que una estipulación en términos de culpa hace recaer sobre dicha parte la carga de la prueba. El término "culpa" debe utilizarse siempre que se presuma negligencia, como en el párrafo 1 del artículo 5. Por lo tanto prefiere que se utilicen las palabras "culpa o negligencia" para reemplazar a "incumplimiento" en el párrafo 2 del artículo 5.

26. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos) coincide con el anterior orador. El término "incumplimiento" denota un elemento contractual, pero la base del artículo 5 no es simplemente contractual puesto que también involucra elementos de delito y de agravio. Desde ese punto de vista el término "culpa" es más apropiado. En aras de la concordancia con las Reglas de Hamburgo, debe sustituirse el término "incumplimiento" por el término "culpa".

27. El Sr. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabón) dice que su delegación es partidaria de que se utilice la terminología de las Reglas de Hamburgo, ya que constituyen parte aceptada del derecho mercantil internacional.

28. El Sr. ILLESCAS (España) dice que su delegación es partidaria del texto actual: el párrafo 2 del artículo 5 describe muy claramente el tipo de incumplimiento que determinará la responsabilidad del empresario, es decir su incumplimiento del deber de adoptar las medidas mencionadas en el párrafo 1. En ese contexto, la utilización de la palabra "culpa" podría inducir en error.

29. El Sr. WEISER (Unión Internacional de Seguros Marítimos) toma la palabra por invitación del Presidente e indica que el artículo 17 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (el Convenio Multimodal) utiliza la misma terminología que las Reglas de Hamburgo. Sería contraproducente para los tres convenios que el convenio actual, cuya finalidad es colmar las lagunas que puedan existir en los otros dos, introdujera una nueva terminología.

30. El Sr. SAFARIAN NEMATABAD (República Islámica del Irán) dice que su delegación prefiere la expresión "culpa o negligencia" porque la considera más precisa.

31. El Sr. WANG Yangyang (China) dice que su delegación desea conservar el término "incumplimiento". La traducción china de la palabra "incumplimiento" es muy diferente de la traducción de "culpa"; incumplimiento significa que se omite algo, mientras que culpa entraña la idea de hacer algo que no se debería haber hecho. El problema debe remitirse al Comité de Redacción, en vez de someterlo a votación.

32. El Sr. ILYTCHEV (Unión Soviética) dice que la palabra "incumplimiento", que significa no tomar las medidas necesarias, es de acepción más amplia que la palabra "culpa". Por tanto, su delegación prefiere el texto que ha redactado la CNUDMI.

33. El Sr. RAO (India) dice que su delegación no tiene preferencias arraigadas por una u otra palabra, pero que fundamentalmente prefiere el texto actual. La obligación del empresario con arreglo al párrafo 1 del artículo 5 consiste en adoptar todas las medidas que razonablemente puedan exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias. La forma en que el texto del artículo trata del incumplimiento de dicha obligación es puramente descriptiva. Por lo tanto, en vez de tratar de calificar la noción de incumplimiento, la Comisión debería limitarse a dejarla donde está en el artículo 5. En la práctica los tribunales la interpretarán de forma liberal, lo que obligará necesariamente a considerar la noción de culpa o negligencia.

34. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) dice que, a su parecer, la palabra "incumplimiento" denota una insuficiencia con relación a determinadas normas jurídicas, que puede entrañar culpa o negligencia. Por lo tanto los dos términos equivalen más o menos a lo mismo, aunque la palabra "incumplimiento" en el contexto del párrafo 2 quizá sea más amplia y por lo tanto más apropiada.

35. La Sra. PIAGGI DE VANOSSI (Argentina) recuerda a la Comisión que cuando se examinó esta cuestión en el 22° período de sesiones de la CNUDMI, se llegó a la conclusión de que no era lo mismo incumplimiento que culpa o negligencia.

36. El Sr. MARSHALL (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) dice que la palabra "incumplimiento" en el párrafo 2 sirve únicamente para aplicar el criterio de proporcionalidad que se fija en dicho párrafo a toda clase de responsabilidad que pueda surgir con arreglo al párrafo 1. La utilización de la palabra "incumplimiento" permitirá una aplicación mucho más completa de dicho criterio que el empleo de la expresión "culpa o negligencia".

37. El PRESIDENTE indica que la Comisión parece estar muy dividida acerca de una cuestión sobre la cual normalmente no se debería votar. En consecuencia, sugiere que se invite al Comité de Redacción a que se ocupe de esta cuestión.

38. El Sr. BONELL (Italia) no considera que la cuestión tenga una importancia abrumadora, pero quizá sea algo más que una sencilla cuestión de redacción.

39. El PRESIDENTE pregunta si hay alguna delegación que estime inaceptable la redacción actual.

40. La Sra. EL OTMANI (Marruecos) reitera que su delegación se opone a la utilización del término "incumplimiento".

41. El Sr. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabón) comparte la oposición de la representante de Marruecos al uso del término "incumplimiento". Ahora bien, la expresión que se elija dependerá de que el sistema de responsabilidad al que se refiere el nuevo Convenio se base en la noción de riesgo, en cuyo caso "incumplimiento" puede ser más apropiada, o en la noción de culpa. El empleo de la palabra "incumplimiento" creará, como ha indicado la representante de Marruecos, dificultades innecesarias para el empresario debido a que tendrá que defenderse en caso de haber cualquier deficiencia por su parte. Esto planteará problemas de importancia en los países en desarrollo. Cuando se redactan disposiciones legislativas, hay que esforzarse por evitar toda subjetividad de carácter regional y hay que emplear consideraciones objetivas basadas en el sentido común y que puedan resultar aceptables para todos.

42. El Sr. ABASCAL (México) señala a la atención de la Comisión el artículo 14 del proyecto de Convenio, que realza su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad en su aplicación. La observancia de esas disposiciones descarta toda posibilidad de interpretar el texto sobre la base de los regímenes jurídicos nacionales. En el artículo 5 la palabra "incumplimiento" significa el incumplimiento del deber de adoptar las medidas mencionadas en el párrafo 1. Por lo tanto, el texto actual es mejor.

43. El PRESIDENTE coincide en que el término "incumplimiento" ha de interpretarse con relación al conjunto del Convenio, y no con relación al significado que pueda tener en un régimen jurídico determinado. Hasta ahora ha podido comprobar que sólo dos delegaciones se oponen claramente a la utilización del término "incumplimiento". Por lo tanto, a no ser que se formulen otras objeciones, dará por sentado que la Comisión aprueba el texto del artículo 5 como está redactado en la actualidad, para remitírselo al Comité de Redacción.

44. Así queda acordado.

45. El Sr. FALVEY (Estados Unidos) dice que quisiera compartir con la Comisión la forma en que su delegación interpreta el texto aprobado del artículo 5. Los empresarios de los Estados Unidos y de otros países están preocupados por la posibilidad de que una huelga de sus empleados pueda ser considerada como causa de daños o retrasos con arreglo al Convenio. El texto aprobado proporciona al empresario una defensa en caso de huelga, siempre y cuando haya tomado todas las medidas apropiadas toleradas por la legislación local para ocuparse de una situación de huelga, medidas que pueden incluir las negociaciones bona fide; si el empresario ha tomado dichas medidas, no se le considera responsable por las pérdidas o daños ocasionados por una huelga de sus empleados, ex empleados o los empleados de sus mandatarios.

Se levanta la sesión a las 4.05 horas y se reanuda a las 4.40 horas

Artículo 6 (A/CONF.152/C.1/L.12, L.27, L.45, L.51)

46. El Sr. OCHIAI (Japón) presenta la propuesta de su delegación, que preconiza la adición de un nuevo inciso c) al párrafo 1 del artículo 6 (A/CONF.152/C.1/L.27). El texto se inspira en la segunda frase del inciso b) del párrafo 2 del artículo 22 del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional (Convenio de Varsovia), modificado por el Protocolo de la Haya de 1955. Su finalidad es prever situaciones en que un daño o pérdida parcial pueden afectar al conjunto de un envío: por ejemplo, cuando una pieza de maquinaria se expide en dos bultos, uno de los cuales se pierde o deteriora.

47. El Sr. ILLESCAS (España) apoya la propuesta, que considera útil.

48. La Sra. JØRGENSEN (Dinamarca) aprueba asimismo también la propuesta, que considera la cuestión de la misma forma que su país.

49. El Sr. CHRISTOV (Bulgaria) considera que la propuesta del Japón es justa, pero superflua, pues sus principios se limitan a hacerse eco de los principios generales de la responsabilidad civil.

50. El Sr. BELLO (Filipinas) dice que su delegación puede aceptar la propuesta, si se aprueba a condición de que quede unida a la propuesta presentada por Alemania en el documento A/CONF.152/C.1/L.12, que sugiere que se añada al párrafo 1 del artículo 6 la noción de unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada.

51. El Sr. SAFARIAN NEMATABAD (República Islámica del Irán) se suma a los que aprueban la propuesta del Japón.

52. Por 12 votos contra 7 y 15 abstenciones, queda aprobada la enmienda del Japón al párrafo 1 del artículo 6.

53. El Sr. LEBEDEV (Unión Soviética) señala que el número de abstenciones tal vez signifique que no se ha dedicado tiempo suficiente al examen de la propuesta del Japón. La Comisión ha aprobado la idea que encarna la propuesta, pero es posible que desee reflexionar un poco más sobre su formulación. Particularmente, cabe reflexionar sobre la cuestión de la identificación exacta de las mercaderías cuyo valor se dice que ha sufrido menoscabo y, en realidad, sobre todas las repercusiones de esa frase.

54. El PRESIDENTE dice que el Comité de Redacción puede pensar en el lugar más adecuado para insertar la propuesta del Japón en el proyecto de Convenio y puede tratar de mejorar algo la redacción. El texto está destinado a servir de orientación a los tribunales para determinar el límite de la responsabilidad del empresario. Como el texto se deriva del Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de La Haya -que ya ha constituido la base de, por lo menos, un fallo jurídico pormenorizado-, convendría abordar con cautela toda sugerencia destinada a modificar las expresiones que la Comisión acaba de aprobar, y ajustarse lo más posible a los términos utilizados en el instrumento de que se deriva dicho texto.

55. El Sr. SCHROCK (Alemania) presenta el párrafo 1 de la propuesta de su delegación que figura en el documento A/CONF.152/C.1/L.12, que pide la supresión del inciso b) del párrafo 1 del artículo 6. La razón fundamental de esa enmienda quedó expuesta detalladamente en el párrafo 5 de las observaciones de su delegación sobre el anteproyecto de la CNUDMI (A/CONF.152/7), que lee ante la Comisión. Al proponer la supresión del inciso b), la delegación de Alemania es consciente de que la decisión de mantenerlo o no mantenerlo guarda mucha relación con los límites de responsabilidad que apruebe la Conferencia: la posición de algunas delegaciones, incluida posiblemente la suya, en relación con los incisos a) y b) del párrafo 1 del artículo 6, dependerá sin duda de que se tome un acuerdo sobre cantidades relativamente altas o sobre cantidades relativamente bajas. Su delegación opina que cuanto más altas sean esas cantidades, menos motivos habrá para mantener el inciso b).

56. El PRESIDENTE señala que el efecto de la propuesta de Alemania será volver a introducir la noción de un solo límite de responsabilidad, sea cual fuere el modo de transporte; esa noción se trató en una etapa anterior de las deliberaciones de la CNUDMI y posteriormente se desechó porque prevaleció la opinión de que era preferible la existencia de un doble límite. Indica que la labor de la Comisión se acelerará si los miembros se pronuncian primero sobre esas dos opciones antes de examinar el artículo más a fondo.

57. El Sr. CHRISTOV (Bulgaria) alude a la relación entre el proyecto de Convenio y las disposiciones equivalentes de las Reglas de Hamburgo, así como a la distribución de responsabilidades entre el empresario y su cliente, y dice que su delegación no se opondrá a que haya un solo límite si éste corresponde al inciso b) del párrafo 1 del proyecto de la CNUDMI. Por otra parte, su delegación puede ver las ventajas del doble límite -y tiende a apoyarlo- en la forma en que la CNUDMI lo propuso.

58. La Sra. JØRGENSEN (Dinamarca) apoya la propuesta de Alemania. Su delegación es partidaria de que haya un solo límite de responsabilidad, por lo menos tan alto como el propuesto en el inciso a) del párrafo 1.

59. El Sr. BONELL (Italia) dice que es difícil expresar una opinión sobre un solo aspecto de la cuestión de los límites de responsabilidad sin saber cómo se resolverán sus demás aspectos. Si la elección es entre un sistema único y un sistema doble, es difícil tomar una decisión concreta sin saber qué cifra se va a fijar. De momento prefiere un límite más alto que el previsto en el inciso b) del párrafo 1, posiblemente tan alto como el fijado en el inciso a) del párrafo 1. Mientras más se aparte el Convenio del límite fijado en 1978, año en que las condiciones económicas eran muy diferentes, más a favor estará de que haya un solo límite. Sin embargo, en tanto no se conozca la cifra exacta, lo más que puede hacer es expresar una preferencia. La mejor forma de progresar puede ser captar el sentir de la Conferencia y avanzar paso a paso, quedando entendido que se podrá revisar una decisión preliminar sobre la cuestión si resulta necesario.

60. El Sr. TARKO (Austria) dice que su delegación apoya la propuesta de Alemania de establecer un solo límite de responsabilidad. También es partidaria de que el límite equivalga por lo menos a las 8,33 unidades de cuenta mencionadas en el inciso a) del párrafo 1.

61. El Sr. MARSHALL (Reino Unido) conviene en que es muy lógico que se fije un solo límite. Al fin y al cabo, la Comisión está examinando el caso de un empresario y su capacidad para reaccionar ante las pérdidas que pueda haber y para indemnizarlas. Sin embargo, hay que enfocar esta cuestión desde el punto de vista de la diferencia entre los dos niveles de responsabilidad establecidos en el Convenio Multimodal y de las diferencias entre los límites previstos en los diversos convenios de transporte unimodal. No es sólo el valor de las mercaderías transportadas lo que determina la responsabilidad del porteador o, en el caso del actual Convenio, la del empresario, sino también la capacidad del empresario o porteador para encontrar una cobertura de seguros adecuada si ha de poder indemnizar cuando resulte responsable. En el caso del transporte por carretera, por ejemplo, si sólo interviene un camión, la concentración de la pérdida no es grande; se podrá indemnizar por la pérdida aun cuando hubiese mercaderías de gran valor en el camión. Por otra parte, el límite de la responsabilidad en el tránsito por vía marítima es mucho menor, pues hay que considerar el tamaño del buque y la enorme concentración de valores. El porteador marítimo considera difícil y caro contratar un seguro por el monto que le brinde la debida protección, y por ello en las Reglas de Hamburgo se ha fijado un nivel más bajo para el límite de la responsabilidad.

62. En cuanto a los empresarios de terminales de transporte, cabe recordar que, de estar expuestos a un límite único o incluso a dos límites, lo que está en juego es una zona portuaria en la que puede haber mercaderías cuyo valor sea muchas veces superior al de las mercaderías transportadas en un solo buque. O sea que, si la Comisión opta por un sólo límite superior, el resultado será que, aparte de la falta de comparabilidad entre los diversos convenios de transporte, el empresario tendrá que protegerse en medida muchísimo mayor. En muchos casos la capacidad del mercado de seguros quizá sea limitada y el empresario puede tener dificultades para encontrar un asegurador e incluso quizá tenega que trabajar sin seguro. El orador está seguro de que muchos países, tanto desarrollados como en desarrollo, que tienen grandes terminales administradas por el Estado quedarían descontentos con el presente Convenio si se estipulasen límites tan altos que las responsabilidades del empresario resultaran enormes en caso de catástrofe.

63. La Sra. EL OTMANI (Marruecos) está totalmente de acuerdo con el orador anterior y es partidaria del sistema doble propuesto en el proyecto de Convenio. En virtud del inciso b) del párrafo 1 del artículo 6 al empresario que recibe mercaderías inmediatamente después de su transporte por mar se le obliga ya a aceptar una responsabilidad superior a la estipulada para el porteador por mar en las Reglas de Hamburgo. Hubiera sido preferible que concordaran los límites.

64. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) dice que su delegación cree que el Convenio, en lo posible, debe estipular que la responsabilidad del empresario de terminal es uniforme con el límite de responsabilidad que corresponda a la forma de transporte utilizada para las mercaderías. Por consiguiente, debe haber un sistema doble. Si el transporte se efectúa principalmente por mar, entonces el límite debe ser uniforme en general con el aplicable al transporte por mar. Si el transporte se efectúa principalmente por tierra, debe prevalecer el límite que se aplique a la parte del viaje por tierra. La elección la hará el cargador; si envía las mercaderías por mar, que es el medio de transporte más barato, se enfrenta con la posibilidad de que el riesgo sea mayor. Sin embargo, tendrá que asumir ese riesgo personalmente, ya que el porteador tendrá un nivel inferior de responsabilidad. En el caso del transporte por superficie o aéreo, se aplicará un nivel mayor de responsabilidad. Pero la Comisión

debe considerar también el efecto de la inflación desde 1980, año en que se determinó el límite establecido en el Convenio Multimodal. Según las estadísticas del Fondo Monetario Internacional, los importes establecidos han perdido casi un tercio de su valor. En consecuencia, su delegación apoya el establecimiento del doble límite de responsabilidad pero desea que los límites se actualicen para tener en cuenta la erosión debida a la inflación.

65. El Sr. RUSTAND (Suecia) se une a las opiniones expresadas en favor del establecimiento de un doble sistema en el proyecto de convenio. Es cierto, como ha señalado el representante de Alemania, que las mercaderías enviadas por mar pueden ser de gran valor, pero de ordinario son menos valiosas que las transportadas por otros medios. Por tanto, su delegación es partidaria de mantener el doble sistema.

66. El Sr. HORNBY (Canadá) aboga también por la inclusión del doble sistema en el proyecto. Cree que el principio rector debe ser que un empresario de terminal de transporte debe quedar sujeto a límites de responsabilidad no menos favorables que los aplicables al porteador. Quizá sea difícil conseguirlo en los casos en que hay falta de uniformidad entre las disposiciones aplicables, pero la observancia del principio podrá lograrse en forma más adecuada mediante un doble sistema como el que se contempla en el texto de la Comisión.

67. El Sr. ZHAO Chengbi (China) también piensa que un doble sistema es más justo. En virtud de los convenios unimodales vigentes, el transporte aéreo y el marítimo tienen límites de responsabilidad muy diferentes. Combinar los distintos límites y pedir a todos los países que los reconozcan es cosa que puede crear difíciles problemas.

68. El Sr. BRUNN (Unión Internacional de Seguros Marítimos), hablando por invitación del Presidente, dice que él también es partidario de un doble sistema como el que prevé el Convenio Multimodal. Cree que no sólo el valor, sino también la cuantía del flete transportado por un buque ha influido en la decisión de establecer un doble sistema en ese Convenio. Se requerirá una póliza de seguro; si el proyecto de Convenio prevé un sistema único, el seguro será muy caro y se plantearán problemas de capacidad del mercado, sobre todo en los países en desarrollo.

69. El Sr. MUTZ (Observador de la Intergovernmental Organization for International Carriage by Rail) se hace cargo del carácter político de la cuestión que se examina y de que en este caso las opiniones de un observador tal vez no tengan el mismo peso que tendrían en un debate técnico. No ignora que la parte del transporte por ferrocarril en el comercio internacional es muy inferior a la del transporte por mar, pero señala que los ferrocarriles son al mismo tiempo empresarios de terminales de transporte y clientes de esas terminales. Cree que un régimen de responsabilidad que establezca diferencias entre sistemas de transporte complicará, en la práctica, la situación. Una menor responsabilidad para las mercaderías que entregue el empresario para su transporte por mar, podría dar lugar a litigios. En 1956, cuando se aprobó el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carreteras (CMR), se estableció el límite de la responsabilidad en 25 francos oro-actualmente 8,33 unidades de cuenta por kilogramo-, y dicho límite sigue vigente. En aquel momento, el límite para el transporte por ferrocarril era cuatro veces mayor, es decir 200 francos oro, pero en 1970 se redujo en un 50% hasta el valor actual. Tal vez no sea siempre conveniente comenzar en un punto demasiado bajo, y puede que no sea recomendable que el límite de responsabilidad se desarrolle en esa dirección. Sin embargo, aunque puede alegarse que el valor de las mercaderías es superior en una forma de transporte que en otra, es innegable que en todos los sistemas de transporte el valor de todas las mercaderías transportadas ha aumentado mucho en el último decenio y seguirá aumentando.

70. El Sr. LEBEDEV (Unión Soviética) señala que un factor que se tuvo en cuenta al redactar el artículo 6 fue la necesidad de que el presente Convenio resultara atractivo para los empresarios de terminales de transporte, para lo cual se les fijó un límite razonable de la responsabilidad. Se han expresado fundados temores de que el establecimiento de un límite elevado puede hacer que importantes empresarios de distintos países, tanto desarrollados como en desarrollo, se resistan a apoyar la aprobación del Convenio. Al mismo tiempo, se ha tenido también en cuenta la necesidad de relacionar los límites de responsabilidad con las formas básicas del transporte. Aunque es indudablemente fácil establecer un sistema de límites de responsabilidad para porteadores en sistemas de transporte concretos, el doble sistema concebido para limitar la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte es el más racional en estas circunstancias. La propuesta de Alemania no carece de méritos, pero a fin de cuentas es mejor conservar el sistema propuesto en el proyecto de Convenio.

71. El PRESIDENTE dice que la Comisión, si aprueba la propuesta de Alemania en favor de suprimir el inciso b) del párrafo 1 del artículo 6, optará por un sistema único de límites de responsabilidad; en cambio, si rechaza la propuesta de Alemania, aprobará el doble sistema preconizado por el proyecto de la CNUDMI. Invita a la Comisión a votar sobre esa parte de la propuesta de Alemania que figura en el documento A/CONF.152/C.1/L.12.

72. Por 27 votos contra 4 y 4 abstenciones, queda rechazada la propuesta de Alemania que figura en el párrafo 1 del documento A/CONF.152/C.1/L.12.

Se levanta la sesión a las 17.40 horas

Novena sesión

Martes, 9 de abril de 1991, a las 9.30 horas

Presidente: Sr. BERAUDO (Francia)

A/CONF.152/C.1/SR.9

EXAMEN DE LOS ARTICULOS 1 A 16 Y 20 DEL PROYECTO DE CONVENCION SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL (tema 3 del programa) (continuación) (A/CONF.152/5, 6, 7 y Add.1 y Add.1/Corr.1 y Add.2)

Artículo 6 (continuación) (A/CONF.152/C.1/L.45, L.51)

1. El PRESIDENTE recuerda a la Comisión que en la sesión precedente decidió mantener el sistema dual de limitación de la responsabilidad establecido en los incisos a) y b) del párrafo 1 del artículo 6. Ahora debe decidir si aprueba las cuantías de las unidades de cuenta que actualmente figuran entre corchetes en esos dos incisos. La primera cifra, 8,33 unidades de cuenta, se deriva del Convenio CMR, mientras que la segunda, 2,75 unidades de cuenta, se deriva del Convenio sobre el Transporte Multimodal de 1980.

2. El Sr. ROMAN (Bélgica) hace suyas las opiniones expresadas en la sesión anterior por los representantes de Marruecos y del Reino Unido. La limitación de la responsabilidad del empresario nunca debe ser superior a la del porteador; la limitación también debe estar relacionada con la modalidad de transporte seleccionada.

3. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que someta a votación la propuesta de Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.51) de reducir de "2,75" a "2,5" la cifra que figura en el inciso b) del párrafo 1 del artículo 6.

4. Por 13 votos contra 8 y 4 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

5. El Sr. HORNBY (Canadá), en explicación de voto de su delegación, dice que votó a favor de la propuesta porque estima que es muy probable que la limitación aplicable a los empresarios de terminales marítimas pase a ser ampliamente aceptada. La limitación más baja propuesta por Marruecos es la que figura en las Reglas de Hamburgo, la cual obtendrá aceptación amplia una vez que dicho instrumento entre en vigor.

6. El PRESIDENTE recuerda a la Comisión que el día anterior las delegaciones de Dinamarca y de Alemania formularon propuestas a favor de una limitación superior a la que figura en el texto. Sugiere que la Comisión someta a votación esas propuestas.

7. El Sr. LARSEN (Estados Unidos de América) pregunta si una votación a favor de una limitación superior constituirá una votación a favor de un aumento real de la limitación o simplemente a favor de un aumento que tenga en cuenta la inflación.

8. El PRESIDENTE dice que la cuestión que se somete a votación es si deben o no aumentarse las cifras que figuran en los incisos a) y b) del párrafo 1 del artículo 6. Si la mayoría es partidaria de dicho aumento, tal vez podría establecerse un grupo de trabajo encargado de determinar cuál debe ser la nueva limitación.

9. El Sr. BONELL (Italia) opina que no debe pedirse a la Comisión que decida actualmente si debe o no aumentarse la limitación; más bien, debe pedírsele que decida si es necesario ajustar las cifras existentes a fin de tener en cuenta la inflación.

10. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) comparte esa opinión.

11. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) dice que el problema estriba en que si bien, por una parte, la Comisión acaba de votar en contra de reducir la limitación, una votación a favor de mantener las cifras existentes equivaldría de hecho a una votación a favor de una reducción de la limitación. Está de acuerdo con el representante de Italia en que la cuestión que la Comisión debe someter a votación es la de si se mantiene la limitación existente, ajustada de acuerdo a la inflación: al efectuarse dicho ajuste, las cifras pasarían a ser aproximadamente 11,5 unidades de cuenta para el transporte terrestre y 3,15 unidades de cuenta para el transporte por mar.

12. La Sra. JØRGENSEN (Dinamarca) explica que cuando expresó previamente su preferencia por una limitación superior fue en el contexto de un sistema único y unificado de limitación para todas las formas de transporte. Mientras siga en vigor el sistema dual, prefiere mantener la limitación existente.

13. El SR. FRANCONI (Instituto Argentino Uruguayo de Derecho Comercial), haciendo uso de la palabra por invitación del Presidente, señala que todo aumento de la limitación irá seguido inmediatamente de la aplicación de medidas correspondientes por las empresas interesadas, especialmente con respecto a los seguros, medidas que se reflejarán en el aumento de la remuneración pertinente.

14. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que someta a votación la propuesta de aumentar las cifras que figuran en los incisos a) y b) del párrafo 1 del artículo 6.

15. Por 19 votos contra 8 y 4 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

16. El Sr. LAVIÑA (Filipinas), a título de explicación de voto, dice que su delegación, aunque partidaria de una limitación superior, se abstuvo porque la cuestión sometida a votación no se aclaró debidamente. En su opinión, la interpretación de la posición dada por el representante de los Estados Unidos constituye de hecho una propuesta, y es esa propuesta la que debía haberse sometido a votación.

17. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia), presentando su propuesta de añadir una oración en el párrafo 4 del artículo 6 (A/CONF.152/C.1/L.45), dice que su propósito es aclarar la cuestión de si la aceptación por el empresario de límites de responsabilidad superiores de conformidad con lo dispuesto en dicho párrafo representa o no una obligación para los empleados o mandatarios del empresario. Todos los convenios existentes en materia de transporte incluyen una disposición que permite a los empresarios pactar tales límites haciendo una declaración especial. Si bien ya parece evidente que dicha aceptación surte efecto respecto de los empleados y mandatarios del empresario, aún no queda claro si también constituye una obligación para los contratistas independientes. La cuestión es importante y su interpretación no debe simplemente dejarse a discreción de los tribunales de los diversos Estados.

18. El PRESIDENTE sugiere que sería mas apropiado incluir la oración en el párrafo 2 del artículo 7.

19. La Sra. JØRGENSEN (Dinamarca) apoya la propuesta y está de acuerdo en que sería más conveniente colocar la oración en el párrafo 2 del artículo 7.

20. El Sr. CHRISTOV (Bulgaria) observa que la propuesta de Yugoslavia no tiene fundamento jurídico, pues la relación entre el empresario y sus empleados o mandatarios o demás personas es res inter alios acta.

21. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) estima que el texto propuesto es obvio y puede añadirse al párrafo 4 del artículo 6 sin modificar su efecto jurídico. No es partidario de incluirlo en el párrafo 2 del artículo 7.

22. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos) conviene en que el lugar apropiado para la propuesta de Yugoslavia es el artículo 7 y no el artículo 6. Con respecto al contenido de la propuesta, opina que es obvio en la medida en que se refiere a los empleados o mandatarios del empresario, pero comparte la opinión del representante de Bulgaria de que surge un problema jurídico en relación con las "demás personas" a que se hace referencia.

23. El Sr. BONELL (Italia) dice que no entiende cómo pueden los empleados o mandatarios del empresario o las demás personas que prestan los servicios relacionados con el transporte estar sujetos a una disposición contractual acordada entre el empresario y el cliente.

24. El Sr. RUSTAND (Suecia) señala que no tiene dificultad en aceptar la propuesta de Yugoslavia, que, a su juicio, es la contrapartida lógica del derecho previsto en el párrafo 2 del artículo 7.

25. El Sr. FRANCONI (Instituto Argentino Uruguayo de Derecho Comercial), haciendo uso de la palabra por invitación del Presidente, dice que con arreglo a la ley argentina, todo acuerdo celebrado entre el empresario y el cliente se aplica a los empleados o mandatarios del empresario, pero no a otras personas como contratistas o subcontratistas.

26. El Sr. SAFARIAN NEMATABAD (República Islámica del Irán) está de acuerdo con el principio incorporado en la propuesta de Yugoslavia y no tiene objeción alguna a que se añada al párrafo 4 del artículo 6, si bien conviene en que es más apropiado que figure en el párrafo 2 del artículo 7.

27. El Sr. ABASCAL (México) señala que los límites de la responsabilidad a que se hace referencia en el artículo 7 son los previstos en la Convención, mientras que la propuesta de Yugoslavia se refiere a los límites de responsabilidad acordados entre el empresario y el cliente. En su opinión, estos últimos se aplican únicamente al empresario y no pueden hacerse extensivos a sus empleados o mandatarios o las demás personas a que éste recurra para prestar los servicios relacionados con el transporte.

28. El Sr. BRUNN (Unión Internacional de Seguros de Transportes), haciendo uso de la palabra por invitación del Presidente, comparte la inquietud expresada por varias delegaciones con respecto a la posición de los contratistas independientes. Desde el punto de vista de los seguros, la disposición podría crear graves problemas para el contratista independiente en relación con su seguro de responsabilidad, dado que es posible que ni él mismo conozca el alcance de su responsabilidad.

29. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) dice que no se opone a que su propuesta se incluya en el artículo 7. Con respecto a otras cuestiones suscitadas durante el debate, señala que es imposible que el contratista no tenga conocimiento del alcance de su responsabilidad, dado que el valor exacto de las mercaderías figura en la carta de porte y en otros documentos. En cuanto a la cuestión del seguro, señala a la atención de la Comisión el párrafo 4 del artículo 6 de las Reglas de Hamburgo, que se refiere a un posible acuerdo entre el porteador y el cargador a fin de aumentar los límites de responsabilidad del primero.

30. La Sra. SISULA-TULOKAS (Finlandia) dice que a su delegación le resultaría difícil aceptar la propuesta de Yugoslavia en la medida en que afecta a los contratistas independientes. A ese respecto, se refiere al párrafo 3 del artículo 10 de las Reglas de Hamburgo, que dispone que todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no impuestas por el Convenio surtirá efecto respecto del porteador efectivo sólo si éste lo acepta expresamente y por escrito.

31. El Sr. ZHAO Chengbi (China) señala que mientras que el propósito principal del párrafo 2 del artículo 7 es proteger los intereses de los empleados o mandatarios del empresario o de otra persona a cuyos servicios recurra para prestar los servicios relacionados con el transporte, el de la propuesta de Yugoslavia es proteger los intereses del cliente. Por esta razón se opone a que se incluya la propuesta en el artículo 7. Concuerda con los oradores anteriores en que un pacto concertado por el empresario no puede ser aplicable automáticamente a las "demás personas" a que se refiere el texto.

32. El Sr. CHRISTOV (Bulgaria) dice que la disposición propuesta por la delegación de Yugoslavia carecería de valor jurídico a menos que se notificaran a los empleados, mandatarios o demás personas a que se hace referencia en las condiciones del acuerdo celebrado entre el empresario y el cliente.

33. El Sr. NAOR (Israel) dice que es necesario distinguir entre los límites de responsabilidad obligatorios de conformidad con la Convención y los convenidos independientemente por el empresario y el cliente. La Convención debe referirse únicamente a los límites obligatorios y dejar la cuestión de los límites aceptados en virtud de otro acuerdo a discreción de las partes en dicho acuerdo.

34. El Sr. ILLESCAS (España) observa que la propuesta de Yugoslavia está formulada en términos más obligatorios que el párrafo 2 del artículo 7. Por su parte, prefiere mantener el carácter no imperativo y discrecional del texto actual del párrafo 2 del artículo 7. Sin embargo, algunas de las preocupaciones expresadas por la delegación de Yugoslavia tal vez podrían obviarse añadiendo las palabras "y del contrato" al final del párrafo 2 del artículo 7.

35. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) sugiere que, dadas las considerables diferencias de opinión que han surgido durante el debate, se someta a votación por separado la cuestión de si los límites de responsabilidad superiores que haya aceptado el empresario se aplicarán también a sus empleados o mandatarios, por una parte, o a sus empleados o mandatarios o a las demás personas a que recurra el empresario para prestar los servicios relacionados con el transporte, por otra. Con respecto a la aplicabilidad de los límites de responsabilidad superiores que haya aceptado el empresario a sus empleados o mandatarios, el orador señala que en las Reglas de Hamburgo y en otros convenios internacionales sobre transporte anteriores no existe ninguna disposición de esa naturaleza. La aprobación de la propuesta de Yugoslavia, incluso sin que se haga referencia alguna a las "demás personas", podría acarrear ciertas consecuencias en relación con la interpretación futura del párrafo 2 del artículo 7 de las Reglas de Hamburgo. Por esa razón, el orador estima que sería preferible no aprobar la propuesta.

36. El Sr. RUSTAND (Suecia) expresa el reiterado apoyo de su delegación a la propuesta de Yugoslavia. Si un contratista o subcontratista no conoce los límites de su responsabilidad, es poco probable que ofrezca sus servicios al empresario.

37. El Sr. AL-ZABEN (Arabia Saudita) estima que, aunque el principio en el que se basa la propuesta de Yugoslavia es apropiado, podría imponer una responsabilidad innecesaria a las "demás personas". El problema puede resolverse si se añade una frase que estipule la obligación de notificar a los empleados, mandatarios o demás personas su responsabilidad.

38. El Sr. BONELL (Italia) dice que comenzando por el título, es evidente que el proyecto de Convención trata de la responsabilidad del empresario de una terminal de transporte respecto de su cliente. El único contratista empleado por el cliente es el empresario de la terminal de transporte, y el propósito actual de la Comisión es establecer la base y los límites obligatorios de la responsabilidad del empresario. El empresario nunca puede derogar los límites de su responsabilidad en perjuicio del cliente, pero sí puede, en virtud del párrafo 4 del artículo 6, derogarlos a favor del cliente al aceptar límites de responsabilidad superiores. El propósito del artículo 7 es evitar toda diferencia existente en los ordenamientos jurídicos nacionales entre acciones contractuales, acciones extracontractuales, acciones cuasicontractuales, etc., mediante la disposición, en el párrafo 1, de que las excepciones y límites de la responsabilidad serán aplicables a toda acción entablada contra el empresario. El propósito del párrafo 2 del artículo 7 es abarcar la posibilidad de que un empleado, mandatario u otra persona, como un contratista independiente, sea responsable por daño o pérdida de las mercaderías en virtud de una responsabilidad extracontractual en caso de que el cliente ejercite una acción contra dicha persona. En ese caso, el empleado, mandatario u otra persona puede valerse de los mismos beneficios que el empresario. No obstante, sería muy sorprendente, e incluso ilógico desde un punto de vista jurídico, decir que el acuerdo contractual del empresario de aumentar sus límites de responsabilidad también se aplica a otras personas. No basta disponer que se notifiquen a esas otras personas los límites de responsabilidad superiores; esas personas deben aceptar dicha cláusula antes de que pueda ser invocada contra ellas. En las Reglas de Hamburgo no existe ninguna disposición sobre tal extensión automática de la responsabilidad. Con arreglo al párrafo 3 del artículo 10, todo acuerdo especial celebrado entre el porteador y el cliente surtirá efecto respecto del "porteador efectivo" sólo si éste lo acepta expresamente y por escrito. En resumen, es casi imposible aceptar una propuesta como la presentada por Yugoslavia dado que la ley no permite que las disposiciones contractuales se hagan extensivas a terceros.

39. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) dice que su propuesta tiene por objeto suscitar un debate en torno a esta cuestión, dado que la Convención se refiere no sólo a los empleados y mandatarios del empresario de una terminal de transporte, sino también a otras personas, como los contratistas independientes, a cuyos servicios recurre el empresario y que están sujetas a una relación comercial con éste. La Conferencia podría perfectamente fijar los límites respecto de dichas personas, como en el inciso a) del párrafo 1 del artículo 6, o suprimir el párrafo 4 del artículo 6. La decisión depende de la Conferencia.

40. Tras un debate de procedimiento en el que participan el SR. SWEENEY (Estados Unidos), el Sr. LEBEDEV (Unión Soviética), el Sr. BONELL (Italia), el Sr. MESCHERYAK (República Socialista Soviética de Ucrania), el Sr. RUSTAND (Suecia) y el PRESIDENTE, el PRESIDENTE invita a la Comisión a que proceda a votación, a título indicativo, a fin de determinar lo siguiente:

a) Si los límites de responsabilidad superiores que haya aceptado el empresario se aplicarán únicamente a dicho empresario;

b) Si los límites de responsabilidad superiores que haya aceptado el empresario se aplicarán también a los empleados y mandatarios del empresario;

c) Si los límites de responsabilidad superiores que haya aceptado el empresario se aplicarán también a los empleados y mandatarios del empresario y a las demás personas a que recurra el empresario para prestar los servicios relacionados con el transporte.

41. Una vez terminada la votación a título indicativo, el PRESIDENTE anuncia que 20 delegaciones votaron a favor de la opción a), 13 a favor de la opción b), y 3 a favor de la opción c).

42. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) dice que la votación muestra que su delegación estaba en lo cierto al relacionar su propuesta con el párrafo 4 del artículo 6, pues era evidente que daba lugar a diferencias de interpretación que la Conferencia está en condiciones de eliminar. En algunos ordenamientos jurídicos la interpretación se basa únicamente en el empresario, en otros se basa en el empresario y sus empleados o mandatarios, y en otros tantos se basa en otras personas además de las antes citadas. El orador opina que es necesario adoptar una decisión positiva y, por consiguiente, desea que su propuesta se someta a votación.

43. El PRESIDENTE dice que como la tercera opción sólo recibió 3 votos, la Comisión tal vez desee elegir entre las otras dos opciones.

44. Tras un debate de procedimiento en el que participan el Sr. FILIPOVIC (Yugoslavia) y el Sr. RUSTAND (Suecia), el PRESIDENTE, observando que el representante de Yugoslavia ya no insiste en su propuesta, invita a las delegaciones a que expresen sus opiniones, mediante una votación a título indicativo, sobre la cuestión de si una obligación contractual contraída por el empresario es aplicable también a sus empleados o mandatarios.

45. Una vez finalizada la votación a título indicativo, el PRESIDENTE anuncia que 16 delegaciones estiman que dicha obligación no es aplicable, 15 estiman que sí lo es y 4 delegaciones se abstuvieron. A su juicio, los resultados no son lo suficientemente claros para que la plenaria adopte una decisión, la cual requiere una mayoría de dos tercios de los Estados participantes presentes y votantes. La Comisión puede mantener el texto existente, o bien dejar a discreción de los Estados la adopción de la primera o de la segunda opción a la luz de sus legislaciones nacionales.

46. El párrafo 2 del artículo 7 presenta ciertas dificultades, dado que puede interpretarse en el sentido de que las demás personas a que recurre el empresario están sujetas a la obligación contractual de éste. Por tanto, el Presidente estima necesario que el Comité de Redacción revise el texto para que muestre claramente que la "otra persona" a que recurra el empresario no se vea afectada por un aumento contractual de la responsabilidad del empresario.

47. El Sr. CHRISTOV (Bulgaria) dice que su delegación estima que el párrafo 2 del artículo 7 es suficientemente claro y se ajusta a las Reglas de Hamburgo. No cree que requiera revisión alguna.

48. El Sr. RUSTAND (Suecia) opina que, dados los resultados de la votación a título indicativo, no es apropiado que la Comisión remita el texto del párrafo 2 del artículo 7 al Comité de Redacción. La interpretación de la disposición debe dejarse a discreción de los Estados a la luz de sus ordenamientos jurídicos nacionales.

49. Tras un debate de procedimiento en el que participan el Sr. LEBEDEV (Unión Soviética), el PRESIDENTE y el Sr. BELLO (Filipinas), el Sr. LARSEN (Estados Unidos) dice que desea señalar a la atención de la Comisión la propuesta presentada por su delegación (A/CONF.152/C.1/L.14), que puede tal vez resolver el problema que se plantea a la Comisión al sugerir que el mandatario no debe resultar afectado por un aumento de la responsabilidad del empresario.

50. El PRESIDENTE dice que la propuesta de los Estados Unidos se refiere a una cuestión que no es la que se examina actualmente. Esa cuestión se examinará en relación con el artículo 7.

51. El Sr. RAO (India) dice que el párrafo 2 del artículo 7 se presta a diversas interpretaciones. La Comisión está elaborando una Convención relativa a la responsabilidad del empresario y no a la de sus empleados o mandatarios. Con arreglo al artículo 5, el empresario es la persona responsable de las acciones de sus empleados o mandatarios o demás personas a cuyos servicios recurra para prestar los servicios relacionados con el transporte. Sin embargo, conforme a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, si el cliente ejercita una acción contra un empleado o mandatario del empresario, o contra otra persona a cuyos servicios éste recurra para prestar los servicios relacionados con el transporte, dichas personas podrán acogerse a las mismas excepciones y límites de la responsabilidad que el empresario. No obstante, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 8, si un empleado, mandatario u otra persona causa el daño deliberadamente, no podrá acogerse a dichas defensas y límites de responsabilidad. El artículo 7 no se refiere a la cuestión de los límites de la responsabilidad si el

empleado, mandatario u otra persona actúa fuera del ámbito de sus funciones u obligaciones. Al parecer, y con razón, la intención es que esta cuestión es algo que debe ser reglamentado por la legislación nacional o en el contrato entre el empresario y la persona interesada. A juicio de su delegación, el párrafo 4 del artículo 6 debe mantenerse en su forma actual y los demás aspectos deben regirse por la legislación nacional.

52. El PRESIDENTE dice que, de no haber objeciones, entenderá que la Comisión está de acuerdo en mantener el texto existente del párrafo 4 del artículo 6.

53. Así queda acordado.

Se levanta la sesión a las 12.30 horas

Décima sesión

Martes, 9 de abril de 1991, a las 14.30 horas

Presidente: Sr. BERAUDO (Francia)

A/CONF.152/C.1/SR.10

EXAMEN DE LOS ARTICULOS 1 A 16 Y 20 DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL (tema 3 del programa) (continuación) (A/CONF.152/5, 6, 7, y Add.1 y Add.1/Corr.1 y Add.2)

Artículo 6 (continuación) (A/CONF.152/C.1/L.12)

1. El Sr. SCHROCK (Alemania) presenta la propuesta de su delegación de que se añada un nuevo párrafo 1 bis al artículo 6 y se modifique el párrafo 1 (A/CONF.152/C.1/L.12, párrs. 2 y 3). Una de las observaciones escritas del Gobierno de Canadá al proyecto de Convenio (A/CONF.152/7) dice que la medida de responsabilidad prescrita, es decir, las unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto, suscitaría problemas respecto de las mercancías que no hubieran sido expedidas por peso sino por volumen o número de piezas. En tales circunstancias, de no conocerse el peso de las mercaderías, resultaría imposible calcular el límite de la responsabilidad. El proyecto de Convenio establece actualmente un límite basado exclusivamente en el peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas impidiéndose así que el cliente pueda calcular su reclamación, en determinadas circunstancias, por bultos o por unidades.

2. La cuestión está en decidir si se ha de establecer un límite único basado en el peso o si se dispondrá también de un límite basado en el número de bultos o de unidades de carga. De haber convenido la Comisión en unos límites de responsabilidad relativamente elevados, tal vez no fuera necesario prever un límite alternativo de cálculo, aunque ello no hubiera eliminado las inquietudes de la delegación del Canadá. Es verdad que la utilización de un límite por bulto puede ocasionar problemas prácticos, especialmente respecto de las mercancías encerradas en un contenedor, pero no siempre es posible evitar las complicaciones y la solución más sencilla no es necesariamente la más práctica o equitativa. Se ha señalado que el nuevo sistema propuesto hará que la documentación requerida en el artículo 4 resulte algo más compleja. El nuevo párrafo 1 bis propuesto está basado en el apartado a) del párrafo 2 del artículo 6 de las Reglas de Hamburgo, pero habida cuenta de que el conocimiento de embarque y el otro documento mencionados en esa disposición son de distinta naturaleza que el documento prescrito en el artículo 4 del proyecto de Convenio, en el nuevo apartado a) se establece una presunción salvo prueba en contrario de que los bultos u otras unidades de carga transportadas enumerados en el documento son efectivamente bultos u otras unidades de carga. Ello haría que la disposición pudiera ser aplicada a las mercancías contenedorizadas.

3. Cabe argüir que la propuesta no resuelve todos los problemas que pueda tener el cliente al tratar de formular una reclamación apropiada. El cliente podrá sin embargo acogerse en última instancia a la regla general que lo obligaría a probar el número de bultos u otras unidades de carga perdidos o dañados para poder calcular la cuantía de su reclamación. Por ello cabe decir que incluso si los términos en que ha sido redactada la propuesta no son de ninguna utilidad directa para el reclamante, esos términos le darán al menos un mayor número de opciones que las que se le ofrecen en el proyecto de Convenio actual, ya que en él se excluye toda posibilidad de basar la reclamación en un límite calculado por el número de bultos. El orador reitera que el sistema propuesto de un método de cálculo alternativo se atiene a la pauta fijada en el párrafo 2 del artículo 6 de las Reglas de Hamburgo. Refleja asimismo lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 4 de las Reglas de La Haya-Visby.

4. El Sr. HORNBY (Canadá) agradece a la delegación alemana la propuesta presentada. Esa propuesta refleja con precisión las opiniones de su delegación con respecto a la necesidad de que se prevea en el Convenio un límite calculado por el número de bultos u otras unidades de carga transportadas. Se ha aducido que la ausencia de esa opción suscitaría grandes dificultades en aquellos casos en que la carga haya sido calculada por otra medida que no sea el peso que es el único límite actualmente previsto en el párrafo 1 del artículo 6. La carga se expide a menudo por bultos o por volumen de carga, especialmente en los países en desarrollo o en países exportadores de productos básicos. ¿Cómo se calcularía con arreglo al proyecto de Convenio en su forma actual, el peso de la carga perdida cuando no haya sido expedida por bultos o por volumen y el empresario saca la carga del buque y ésta cae al

mar y desaparece? Si esa carga no ha sido expedida por peso, será muy difícil determinar la base de la responsabilidad. La delegación del Canadá apoya por ello la propuesta de que se incluya en el Convenio un límite calculado por bultos u otra unidad de carga transportada; ello ayudaría considerablemente a resolver uno de los problemas que se presentará especialmente al empresario de una terminal de transporte marítimo con el texto del proyecto actual. El representante de Alemania se ha referido a algunos de los problemas que podría suscitar un límite por bultos, pero en un gran número de países esa noción ha sido alegada con éxito ante los tribunales, es ya correctamente entendida y está siendo aplicada al derecho de transportes. Se trata de una noción que encajaría bien en el Convenio.

5. El Sr. CASTILLO (Filipinas) dice que en su octava sesión, la Comisión había decidido retener el apartado b) del párrafo 1 del artículo 6 basándose en la consideración de que las mercancías transportadas en embarcaciones son más pesadas y menos caras. Ello supone que la indemnización por pérdida o daño diferirá según cuál sea el tipo de mercancías, y se mencionaron al respecto diversos instrumentos de transporte. Sin embargo, resulta perfectamente evidente que un pie cúbico de pieles con o sin pelo puede tener más valor que una tonelada de cereales o de azúcar, pese a lo cual, con arreglo a la responsabilidad del empresario a tenor del apartado a) del párrafo 1 del artículo 6, el kilogramo de peso bruto de la mercadería dañada o perdida tendrá igual valor para uno y otro producto. Además, como bien ha señalado el Gobierno del Canadá en sus observaciones escritas (A/CONF.152/7), la presente medida de responsabilidad podría suscitar problemas respecto de las mercaderías que no hayan sido expedidas por peso, sino por volumen o por bultos. Es una práctica aconsejable asegurar las mercaderías por una indemnización adecuada en el evento de pérdida o daño, pero los seguros son una actividad en la que los países en desarrollo no están en condiciones de competir. Su delegación apoya por ello la propuesta alemana.

6. El Sr. CHRISTOV (Bulgaria) pregunta si las palabras "unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada" serían introducidas en los dos apartados del párrafo 1 del artículo 6.

7. El Sr. SCHROCK (Alemania) dice que el párrafo 2 de la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.12) señala los cambios que se introducirían de ser aprobado por la Comisión el método alternativo de cálculo propuesto. Esas modificaciones serían aplicables con independencia de la decisión de la Comisión de que no se suprima el apartado b) del párrafo 1 del artículo 6.

8. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que, al igual que el representante de Bulgaria, no le había parecido claro que la noción de bulto fuera a ser introducida en ambos apartados. Ahora bien, a la luz de la explicación dada por el representante de Alemania, la intención parece ser la de establecer un sistema dual que sería aplicable también al transporte de mercaderías por mar.

9. En las observaciones presentadas por escrito a la Conferencia (A/CONF.152/7/Add.1), su Gobierno había expresado apoyo por la aplicación de un límite por kilogramo únicamente. Las deliberaciones habidas en el Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales y en el 22° período de sesiones de la Comisión habían puesto de relieve las dificultades prácticas de introducir la noción de bulto. Tras haber oído las observaciones de los representantes de Alemania y del Canadá ya no está tan convencido que esas dificultades prácticas no puedan ser superadas. En el pasado se habían examinado tres obstáculos principales. El primero era el problema de definir qué se entiende por bulto y por unidad de cuenta; pero se había señalado la correspondiente disposición de las Reglas de La Haya-Visby como ejemplo de que sería posible resolver ese problema. El segundo obstáculo era determinar el número de bultos o de otra unidad de carga transportada en un contenedor; eso se resolvería, sin embargo, con una regla de carga de la prueba. El tercer obstáculo era el derivado de las reglas adicionales respecto del documento que ha de utilizar el empresario. Suecia ha adoptado una postura muy flexible en la presente Conferencia. Si la mayoría es favorable a la propuesta alemana, su país se sumará gustoso a esa mayoría.

10. La Sra. SISULA-TULOKAS (Finlandia) pregunta si el representante de Alemania tiene alguna idea del nivel al que se deberán fijar los límites por unidad.

11. El Sr. BONELL (Italia) dice que su delegación está dispuesta a apoyar la propuesta.

12. La Sra. SKOVBY (Dinamarca) dice que su delegación no puede apoyar la propuesta alemana y no cree que se ha entendido bien la noción de unidad. En los países nórdicos se habían retirado demandas ante los tribunales por considerarse inadecuadas las compensaciones basadas en los límites calculados por unidades. Para determinadas modalidades de transporte como el transporte por carretera, por ferrocarril y por vía aérea se había fijado únicamente un límite calculado por el peso, lo que no impide resolver los problemas suscitados por las reclamaciones. El Convenio no debería contener un régimen dual de límites de responsabilidad.

13. El Sr. OCHIAI (Japón) dice que su delegación se opone también a la propuesta alemana. Si se introduce la noción de bulto, la Comisión habrá de resolver el dificilísimo problema de definir el bulto o la unidad de carga transportada. Además, la "cláusula relativa al contenedor" propuesta -el párrafo 1 bis propuesto- deja sin resolver el dificilísimo problema que se suscitará en aquellos casos en los que no se haya emitido el documento pedido en el párrafo 1 del artículo 4.

14. El Sr. MORAN (España) dice que su delegación no puede apoyar la propuesta alemana y prefiere el texto en su forma inicial. Son muchas complicaciones que se dan con el límite por bulto mientras que el límite por kilogramo resulta adecuado y sencillo. Al participar en el transporte de mercancías, el empresario habrá tal vez de redistribuir las mercaderías que se hayan recibido en la terminal a diversos lugares y por diversas formas de transporte, tal vez haya de vaciar los contenedores y

transferir su contenido a otro tipo de contenedor y tal vez haya incluso de embalar esas mercaderías. Tal vez el empresario deba asumir una responsabilidad mayor por determinados tipos de bulto, tal como el representante de Filipinas ha indicado; para ello se habrán de estipular ciertas obligaciones contractuales. Ello no impediría que el límite por kilogramo fuera aplicado con eficacia y flexibilidad.

15. El Sr. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabón) conviene en que la introducción de un límite basado en la noción de bulto resultaría muy complicado y prácticamente imposible de aplicar. Tal vez se desprenda del texto propuesto que el contenedor y la paleta son dos formas del transporte similares pese a que en la práctica no son intercambiables ni sirven para la misma finalidad. Además, nadie puede decir lo que hay en un contenedor y puede darse incluso un caso en el que se hayan de aplicar las mismas reglas a un contenedor vacío que a un contenedor lleno. Apoya por ello las objeciones a la propuesta alemana enunciadas por los representantes de España y del Japón y preferiría que el proyecto establezca únicamente el límite por kilogramo.

16. La Sra. EL OTMANI (Marruecos) se suma a la oposición a la propuesta alemana, no sólo por las razones ya alegadas, sino porque el peso es invariablemente el criterio para determinar la responsabilidad en materia de transporte; además, la aplicación de un límite de responsabilidad por bulto u otra unidad de carga transportada suscitaría considerables problemas en aquellos casos en los que se utilicen contenedores por recibir a menudo los empresarios esos elementos sin conocer ni poder determinar su contenido; incluso en los conocimientos de embarque utilizados en el transporte marítimo se consigna únicamente lo que "se dice que contienen".

17. El Sr. ABASCAL (México) aprueba la propuesta pues ofrece más opciones a las posibles partes damnificadas. Además, un régimen dual facilitará la definición de los límites de responsabilidad, especialmente en el caso de mercaderías que no se consideran a efectos del transporte meramente en términos de su peso bruto. Las personas familiarizadas con la labor preparatoria de la Comisión recordarán los prolongados debates acerca de las dificultades inherentes a un límite de responsabilidad único basado en el peso; ciertamente no serán mayores las dificultades que tal vez subsistan con respecto a la definición de bultos u otras unidades de carga transportadas. En el último análisis, el orador considera que la solución de Alemania sería de los males el menor.

18. El Sr. MUTZ (Observador, Organización Intergubernamental del Transporte Ferroviario Internacional) indica, en respuesta a las observaciones del representante de Dinamarca, que el límite de responsabilidad por bulto no es totalmente desconocido en el transporte ferroviario. El orador juzga más importante que la propuesta alemana permita un límite máximo no inferior que el límite por kilogramo de peso bruto, que ha sido establecido en el caso del transporte internacional por carretera y por ferrocarril en 8,33 y 17 unidades de cuenta respectivamente. En la mayoría de los casos, esos límites garantizan una indemnización razonable, mientras que otros mecanismos relacionados con el transporte ferroviario permiten una indemnización total. Recordando que los argumentos aducidos en la octava sesión a favor de límites inspirados en los de la esfera marítima estaban fundados en el valor real de las mercaderías transportadas, insta a la Comisión a que acepte la propuesta alemana como un medio lógico de tener en cuenta las circunstancias reales inherentes a las diferentes modalidades de transporte.

19. El Sr. BRUNN (Unión Internacional de Seguros de Transportes), hablando a invitación del Presidente, se pronuncia a favor de la propuesta alemana por el hecho de que estaría en armonía con los convenios existentes que rigen el moderno transporte marítimo, así como con el Convenio Multimodal. Reconoce que la propuesta relativa a la responsabilidad redactada por la Comisión supone un retroceso a la luz de la enorme cantidad de carga contenedorizada que puede verse ahora en los puertos y en las terminales. Añade que los que se ocupan del transporte marítimo, así como los tribunales y los aseguradores, no se sorprenderán si se introduce un sistema dual. Señala que las palabras "si esta cantidad es mayor" que contiene la propuesta alemana disuadirán al reclamante de optar por el límite de responsabilidad por bulto o unidad de carga si éste es inferior al límite por kilogramo de peso bruto; la propuesta favorece de ese modo a todas las partes interesadas, incluido el propietario de la carga.

20. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta que figura en el párrafo 2 del documento A/CONF.152/C.1/L.12.

21. Por 19 votos contra 14 y 4 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

22. El PRESIDENTE señala que el resultado de la votación deja sin efecto la propuesta que figura en el párrafo 3 del documento A/CONF.152/C.1/L.12.

Nuevo artículo 6 bis (A/CONF.152/C.1/L.13)

23. El Sr. SCHROCK (Alemania) presenta la propuesta que figura en el documento A/CONF.152/C.1/L.13. Las razones por las que su delegación propone que el Convenio incluya una disposición sobre la responsabilidad acumulada de un empresario resultante de todas las reclamaciones nacidas de un solo hecho se indicaron en el párrafo 7 de sus observaciones por escrito con respecto al proyecto (A/CONF.152/7), y remite a la Comisión a ese documento. El asunto fue objeto de prolongados debates durante la labor preparatoria de la Comisión. Su delegación estima que el Convenio debe establecer un único importe acumulado para las reclamaciones; la cifra que se propone es simplemente indicativa y se basa en una evaluación profesional del organismo portuario alemán del límite global máximo para la responsabilidad del armador por un importe calculado sobre la base de la carga de un portacontenedores medio.

24. El Sr. RUSTAND (Suecia) expresa el firme apoyo de su delegación a la propuesta alemana y señala a la atención de la Comisión sus observaciones sobre esta cuestión presentadas en el documento A/CONF.152/7/Add.1. Los aseguradores suecos han subrayado que a falta de una limitación global de la responsabilidad acumulada de los empresarios de terminales de transporte, es posible que el mercado de seguros no sea partidario de dar cobertura en la escala requerida por las terminales de gran tamaño que almacenan o manipulan enormes cantidades de mercaderías al mismo tiempo, o que incluso no tenga capacidad para ello. Además, el costo de esa cobertura, si se encuentra sería evidentemente demasiado alto, cuando no prohibitivo. Por consiguiente la delegación sueca opina que la Conferencia debería reflexionar seriamente sobre esta cuestión, tomando como base para sus deliberaciones la propuesta alemana. Por su parte no está convencido de que la cifra indicativa sea suficientemente elevada: opina que debería establecerse una cifra lo suficientemente alta como para prever todos los accidentes normales pero no los catastróficos. Las observaciones de los representantes de la industria de seguros serán bienvenidas en este punto. Sugiere que si se aprueba el principio sobre el que se apoya la propuesta, se examine la cifra al mismo tiempo que las que han de incorporarse a los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 6.

25. El Sr. MARSHALL (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) conviene sin vacilar en que es necesario establecer un límite global de responsabilidad. Como lo ha indicado el orador precedente, al responder positivamente a una petición de cobertura de un empresario con una responsabilidad sumamente elevada, el asegurador podría temer por el equilibrio de su propia empresa y ver amenazada su solvencia total; esa eventualidad sería motivo de grave preocupación para los órganos estatales encargados de supervisar la industria de seguros. Además, al dar cobertura, el asegurador debe fijar un límite; no puede comprometerse a riesgos incalculables que entrañen pérdidas que van mucho más allá de sus propios recursos o de su capacidad de reasegurar su riesgo. Con una responsabilidad ilimitada, los empresarios tendrán que soportar cargas superiores a las que efectivamente cubren sus seguros; de ocurrir una catástrofe ellos, o el propietario de la terminal -que puede ser el Estado- podrían verse frente a reclamaciones literalmente devastadoras. Cuanto más altos sean los límites de responsabilidad, más alto será el precio de los niveles más altos de protección del seguro, debido a la reducida competencia que hay en esa actividad y al costo del reaseguro que se requeriría. El orador añade que la reciente historia del seguro marítimo ha conocido descensos vertiginosos en la disponibilidad de reaseguros.

26. Está de acuerdo con el representante de Suecia en que el límite propuesto de 10 millones de unidades de cuenta es bastante bajo; su opinión estrictamente personal es que sería más conveniente entre 20 a 30 millones de unidades. Por último, reconoce que sin cierta medida de protección global para un empresario de terminal, no solamente el empresario, sino el mercado de seguros que está detrás y, tal vez, incluso toda la economía de su país, podrían verse en peligro.

27. La Sra. FAGHFOURI (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) se adhiere al principio en el que se basa la propuesta. El nivel sumamente elevado de posible responsabilidad que resultaría en caso de que no se fijara un límite global causaría muy graves problemas a los empresarios de terminales, especialmente de países en desarrollo. Los convenios que tratan la responsabilidad de los porteadores que utilizan cualquier modo de transporte establecen una pérdida máxima cuantificable que es equivalente aproximadamente a una única carga. Los empresarios de terminales pueden tener enormes sumas en juego, que serían reflejo de un gran número de envíos; ante la posibilidad de una acumulación ilimitada de responsabilidad a raíz de un accidente hace imperativo garantizar la mayor cobertura posible, cuyo costo se elevaría fuertemente al compás de los límites de responsabilidad. Los países en desarrollo dependen mucho de la protección acordada por empresas reaseguradoras del mundo desarrollado; la necesidad de una mayor cobertura para los empresarios de terminales intensificaría la demanda sobre sus escasos recursos de divisas.

28. Los aseguradores también han de cuantificar su propio riesgo acumulado y decidir el máximo que pagarán por un único evento. Como el representante del Reino Unido ha observado, es posible que el empresario no esté cubierto por encima de ese máximo. Además, como para permanecer en actividad el empresario de terminal evidentemente debe cubrir sus costos, tendrá, como es lógico, que cobrar una tasa mayor al expedidor, lo que sin duda resultará perjudicial para el comercio internacional. Ante esa situación, sería muy difícil encontrar un límite de responsabilidad global que sea aceptable y realista, que no resulte ni demasiado alto para algunos ni demasiado bajo para otros. Es preciso examinar esta cuestión muy cuidadosamente y tal vez buscar nuevos criterios, especialmente ante el nivel constantemente alto de las pérdidas que se producen en muchas terminales de todo el mundo.

29. El Sr. ROJANAPHRUK (Tailandia) considera que la propuesta alemana tal como está redactada es difícil de comprender. Al parecer, hay una contradicción entre sus dos frases, la primera estipula que en ningún caso la responsabilidad acumulada excederá de 10 millones de unidades de cuenta, la segunda, prevé esos casos. A su juicio, la segunda frase enuncia la esencia de la propuesta, pero no está seguro de que el artículo deba hacer referencia a una distribución proporcional del importe pagadero; ese debe ser un procedimiento automático.

30. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) señala que el objetivo del proyecto de Convenio es racionalizar una industria existente en la que, en su país, no hay ningún límite global en la actualidad para el seguro de responsabilidad del empresario, o bien, uno aplicable a las terminales autoaseguradas. Aun con la mejor de las intenciones, la propuesta trata de fijar un tope artificial -lo que nunca se ha examinado en la labor preparatoria de la Comisión- sobre los límites de responsabilidad. Se ha comprobado que ese tope es un índice de inflexibilidad, con las consecuencias más perjudiciales posibles, como lo demuestra el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, de 1969, y el Convenio Internacional de 1971 sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos. Esos instrumentos también contienen límites máximos,

incluso los enormes desastres relacionados con el petróleo que se han producido desde el incidente del Torrey Canyon, en 1967, han sido sobrecogedoramente mayores que los topes aplicables en términos de daños causados y costos efectivos, demostrando que resultaban lamentablemente insuficientes. Además, las consecuencias de la propuesta podrían resultar excesivamente costosas para los empresarios de terminales de transporte porque, a pesar de la posible competencia, las compañías de seguro podrían utilizar la disposición como pretexto para vender solamente pólizas muy costosas que cubriesen el máximo de la responsabilidad. Por último, recuerda claramente que cuando se planteó la cuestión del importe del seguro disponible en los desastres de contaminación por hidrocarburos -y también en el caso de accidentes de aeronaves multimotores-, la industria del seguro ha reconocido su responsabilidad para cubrir las pérdidas catastróficas por un monto de 500 millones de dólares EE.UU. Por consiguiente, considera que incluso si se aprueba el principio del límite máximo de la responsabilidad, la cifra que figura en la propuesta alemana es sin duda demasiado baja.

31. En resumen, en la actualidad no hay ningún límite global para la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte; nunca se ha hablado de ese límite en el pasado; y los topes arbitrarios sobre la responsabilidad han resultado ineficientes. Por ese motivo, la delegación de los Estados Unidos se opone a la propuesta alemana.

32. El Sr. CHRISTOV (Bulgaria) dice que el apartado c) del párrafo 1 del artículo 6 de las Reglas de Hamburgo se refiere claramente a la responsabilidad acumulada por pérdidas y demoras. Opina que lo mejor sería que el Convenio se ocupara de la responsabilidad acumulada tal como figura enunciada en esa disposición de las Reglas de Hamburgo.

33. La Sra. SISULA-TULOKAS (Finlandia) se suma en principio a la opinión expresada por el representante de los Estados Unidos de América. A su juicio, un límite global de la responsabilidad es esencialmente un concepto de derecho marítimo. Hay muchas actividades en tierra que entrañan gran peligro pero donde la responsabilidad es ilimitada. Es difícil entender por qué ha de introducirse la noción de responsabilidad acumulada limitada en un proyecto de Convenio que trata principalmente de operaciones en tierra.

34. El Sr. FILIPOVIC (Yugoslavia) se opone a la propuesta de Alemania, pues opina que un límite global es necesario sólo en caso de actividades peligrosas que entrañen un riesgo grande e incalculable. En la gestión de las terminales de transporte, la responsabilidad es contractual y ya está limitada. No cree que proceda introducir otro régimen de limitación. Es de suponer que todo límite a la responsabilidad acumulada que pueda imponerse ha de depender del tamaño de la terminal.

35. El Sr. ZHAO Chengbi (China) dice que no está a favor de la propuesta. El saber que la responsabilidad está limitada a 10 millones de unidades de cuenta puede de hecho fomentar la negligencia. Opina también que se está llevando el Convenio a ocuparse más de los intereses de los empresarios que de los clientes. Hay que proteger los intereses de los unos y los otros para conseguir que el mayor número posible de países acepte el Convenio.

36. El Sr. OCHIAI (Japón) hace suyas las opiniones de los representantes de los Estados Unidos de América y China.

37. El Sr. SCHROCK (Alemania) dice que una de las razones expuestas por el representante de los Estados Unidos de América para no apoyar la propuesta es que ya existe en ese país una industria organizada de terminales de transporte sin la ayuda de una limitación mundial de la responsabilidad. Existe asimismo una en Alemania. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que en numerosos países la responsabilidad del empresario no está amparada por una ley imperativa y este puede eludirla o reducirla contractualmente.

38. La propuesta de Alemania no debe constituir una sorpresa para la delegación de los Estados Unidos de América. Hay varias referencias a esa posibilidad en los trabajos preparatorios de la Conferencia. Por ejemplo, en el informe del Grupo de Trabajo sobre las Prácticas de los Contratos Internacionales acerca de la labor de su 11º período de sesiones en 1988 (A/CN.9/298), hay una sugerencia, en el párrafo 97, de que cuando se haga circular el proyecto de Convenio para solicitar comentarios los gobiernos pueden examinar la posibilidad de fijar un límite global a la responsabilidad del empresario para cubrir todas las reclamaciones que surjan de una sola catástrofe. Su predecesor estuvo presente en ese período de sesiones y preparó un memorando en que declaraba que el concepto de la limitación global era bien conocido en el derecho marítimo; que la responsabilidad máxima que puede surgir en virtud del artículo 6 tal como está, originará un riesgo incalculable e imposible de asegurar para el empresario de la terminal de transporte; que, como sería difícil hallar una fórmula que pudiera fijar una limitación mundial de modo general y uniforme para todas las terminales de transporte, el límite global puede basarse en el tamaño de la terminal o en su cifra anual de negocios; y que la Secretaría puede observar la práctica actual y presentar un informe a la CNUDMI sobre esa cuestión en su próximo período de sesiones. Pueden encontrarse otras referencias a la posibilidad de limitar la responsabilidad acumulada en el documento de la UNCTAD sobre el factor de riesgo comercial en la gestión de terminales de contenedores (ST/SHIP/12) y en el inciso b) del párrafo 3 de la recopilación de comentarios de los gobiernos publicada para el 22º período de sesiones de la CNUDMI (A/CN.9/319/Add.1).

39. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que esa cuestión la suscitó efectivamente la delegación de la República Federal de Alemania en el 11º período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre prácticas contractuales internacionales. En lo que respecta al sistema vigente en la esfera de la contaminación provocada por el petróleo, incluida aquella que figura en los dos convenios sobre la contaminación con hidrocarburos a que se refirió el representante de los Estados Unidos de América, señala que el sistema

de indemnización de daños causados por la contaminación con hidrocarburos ha funcionado con éxito durante 12 años. Ese sistema lo han ratificado más de 50 Estados y el límite mundial sólo se vio rebasado una vez. Hubo un intento de elevar el límite máximo en 1984, con el apoyo entonces de los Estados Unidos de América, y se redactó un instrumento siguiendo la pauta sugerida por ese país. No obstante, el Congreso de los Estados Unidos de América decidió que los Estados Unidos de América no ratificaran ese instrumento, con gran pesar para el resto del mundo, y optó en cambio por la responsabilidad ilimitada. Sin embargo, existen muchos ejemplos de límites globales de responsabilidad que están funcionando bien y muchos Estados han comprobado que les conviene ser partes en los instrumentos pertinentes. Finlandia dijo que no hay ejemplo de esos límites para actividades terrestres, pero de hecho hay varios en la esfera nuclear, así como en algunos convenios relacionados con el transporte. Sería útil que la Comisión oyera las observaciones de las compañías de seguros sobre el particular.

40. El Sr. ILLESCAS (España) dice que el Convenio trata de una actividad industrializada y terrestre que, aunque vinculada con el transporte, no es en sí una actividad de transporte. Por consiguiente, no deben ser aplicables los riesgos del transporte, y menos aún los riesgos marítimos. Las actividades terrestres no suelen estar sujetas a un límite global de responsabilidad. Además, no existe tradición de límites cuantitativos en la responsabilidad por culpa o negligencia por parte del empresario con arreglo al párrafo 2 del artículo 5. Por tanto, su delegación no puede apoyar la propuesta.

41. La Sra. SKOVBY (Dinamarca) se opone a la propuesta basándose en que la administración de una terminal de transporte es una actividad terrestre. Sin embargo, si la Comisión decide que prevalezca un enfoque marítimo y opta por introducir un límite global, se deberá adoptar como base la superficie de la terminal para proteger a las terminales pequeñas.

42. El Sr. ROMAN (Bélgica) dice que puede apoyar la propuesta si ésta tiene en cuenta la índole de las mercaderías manipuladas en determinada terminal en lugar de establecer una disposición uniforme para toda clase de terminales.

43. El Sr. MKWENTLA (Congreso Panafricanista de Azania) dice que, de conformidad con el ordenamiento jurídico de su país, cuando una disposición expresada negativamente contiene la palabra inglesa "shall", toda la disposición se vuelve perentoria. Por consiguiente, la primera frase de la propuesta de Alemania es imperativa y no se necesita la segunda frase.

44. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos) dice que una razón por la que el Convenio es interesante para los Estados Unidos de América es que las leyes sobre la responsabilidad incumben únicamente a sus distintos estados. Así, pues, hay 50 leyes distintas sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte. En algunos estados, es responsabilidad del depositario, lo que supone un régimen estricto de responsabilidad; en otros, es una responsabilidad contractual basada en la negligencia sin cláusulas eximentes, y en otros en fin, una responsabilidad basada en la negligencia con cláusulas eximentes. Es una cuestión sumamente complicada. No es correcto suponer que en todo el mundo un empresario de terminal pueda limitar su responsabilidad mediante una cláusula contractual. Ciertamente no es así en los Estados Unidos de América. En muchos lugares, una cláusula contractual que permita al empresario limitar su responsabilidad por negligencia se considerará contraria al orden público.

45. El Sr. BRUNN (Unión Internacional de Seguros de Transportes), hablando por invitación del Presidente, dice que los miembros de la Unión provienen tanto de los países en desarrollo como de los desarrollados. Por ello, apoya la propuesta de Alemania. Los representantes de Suecia y el Reino Unido se han referido a las consecuencias financieras que podrían surgir si el Convenio estableciera una responsabilidad irrestricta sin límite global máximo. La imposición de ese límite global máximo no significará que los aseguradores sólo propongan pólizas por ese monto. La competencia impedirá que ello ocurra y de todos modos los empresarios de terminales de transporte tal vez deseen en ciertos casos asumir el riesgo por la diferencia.

46. Sólo en casos excepcionales podrán las pérdidas rebasar el límite máximo razonable. Después de todo, los empresarios de terminales de transporte no están expuestos al nivel de riesgo a que hacen frente los propietarios de buques petroleros. Sin embargo, de no establecerse un límite global, lo más probable es que en muchos mercados, especialmente en los países en desarrollo, los riesgos inherentes obligarán a recurrir a la costosa protección del reaseguro. Evidentemente, la determinación de la responsabilidad con arreglo a los kilogramos de peso bruto cambiará radicalmente las bases de la responsabilidad de los empresarios de transporte. En virtud del actual sistema bien equilibrado de seguros de carga y de responsabilidad, tanto los propietarios de la carga como los aseguradores están conformes si el nivel de la responsabilidad contractual del empresario se mantiene relativamente bajo. El nuevo sistema no eliminaría la necesidad de los seguros de carga, dado que el propietario de la carga necesita protección contra la pérdida o el daño de las mercaderías en tránsito. Tampoco se reducirían las primas de los seguros de carga; las acciones de repetición entabladas ante tribunales extranjeros son extremadamente costosas y su efecto será aumentar los costos para el consumidor. La propuesta de que se establezca una limitación global no es una idea nueva. Los empresarios de terminales de transporte adquieren ya coberturas de seguro por sumas fijas, que tal vez no sean suficientes indefinidamente. Como ha señalado el representante del Reino Unido, un sistema de responsabilidad ilimitada no significará que el asegurador otorgue al empresario de terminal un seguro de cobertura ilimitada: sencillamente, la cobertura se mantendrá en un límite fijo, a un costo mayor. El empresario tendrá que soportar la diferencia restante para evitar el riesgo de quiebra y un grave perjuicio económico a la comunidad mercantil local. Por esta razón, la Unión Internacional de Seguros de Transportes apoya la propuesta de Alemania de que se establezca un límite global, siempre que la suma establecida sea razonable.

47. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) observa que son muchos los argumentos tanto a favor como en contra de que se establezca un límite global de responsabilidad. No se debe olvidar que el proyecto tiene que ser aceptable para todas las partes, incluidos los países en desarrollo y los industrializados. De no haber un límite global, existe el riesgo de que sea menos aceptable para estos últimos. Se ha sostenido que un límite global aumentaría sustancialmente las primas y repercutiría negativamente tanto en los empresarios de terminales de transporte como en la industria en general. No debe aceptarse ese argumento teórico sin tener en cuenta la experiencia de los propios empresarios de diferentes países en lo que respecta al seguro de responsabilidad, o sin escuchar la opinión de las empresas de seguros. En muchos ordenamientos jurídicos, la responsabilidad del empresario está ya limitada con arreglo a las pólizas de seguro. Evidentemente, el propósito del artículo 6 es establecer una limitación objetiva de la responsabilidad a un nivel acumulativo elevado. En su opinión, no es probable que el cambio propuesto incomode, ya sea a los empresarios o a los aseguradores.

48. El Sr. Lebedev señala a la atención de la Comisión las palabras "en ningún caso" que figuran en la propuesta de Alemania. ¿Significa esa expresión que el importe pagadero por el empresario no excederá de 10 millones de unidades de cuenta aun cuando el fundamento de la responsabilidad sea un acto de negligencia? En la segunda frase, no queda claro cuánto deberá pagar el empresario. El representante de Alemania ha hecho referencia a los antecedentes de la propuesta de límite global; ha argumentado asimismo que los instrumentos que rigen la indemnización en el caso de contaminación debida al petróleo muestran la necesidad de que se establezca un límite global en la Convención. Esas comparaciones están demás porque las actividades previstas en esos instrumentos y en el presente proyecto no tienen nada en común.

49. El Sr. SCHROCK (Alemania), contestando a las observaciones hechas a su propuesta durante el debate, dice que el nuevo artículo 6 bis propuesto se compone de dos frases. Pide que se vote separadamente sobre la primera frase antes de que, de ser necesario, se vote sobre la segunda. La primera frase consagra el principio básico de un límite global de responsabilidad. En cuanto a su significado, debe entenderse que si la responsabilidad acumulada del empresario resulta de un solo evento, el importe pagadero por el empresario no excedería de 10 millones de unidades de cuenta. Sin embargo, a la luz del debate, propone ahora que se reformule esa frase de la siguiente manera:

> "La responsabilidad acumulada del empresario resultante de todas las reclamaciones nacidas de un solo hecho no excederá de [...] de unidades de cuenta."

Si la Comisión acepta el principio del límite global, después podrá decidir acerca de la cifra apropiada.

50. La cuestión de que trata la segunda frase es el principio que determina la distribución de ese importe cuando los perjuicios ocasionados por un solo evento exceden de esa suma. De aprobar la Comisión la primera frase, tal vez proceda revisar la segunda.

51. El Sr. LEBEDEV (Unión Soviética) pregunta si la propuesta de Alemania constituirá un artículo separado, a continuación del artículo 6. De ser así, ¿cómo se relacionará con el artículo 8, que suprime la limitación de responsabilidad en determinadas circunstancias?

52. El PRESIDENTE aclara que el alcance de la propuesta en su nueva versión se limitaría al artículo 6 y no se aplicaría en las circunstancias previstas en el artículo 8. La ubicación más apropiada sería en el artículo 6, al final del mismo, porque si se incluye en un artículo separado su ámbito de aplicación abarcaría toda la Convención. Pregunta al representante de Alemania si la suma propuesta respecto de la responsabilidad acumulada se aplicaría a los límites de la responsabilidad que el empresario puede aceptar a tenor de lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 6.

53. El Sr. SCHROCK (Alemania) considera improbable que se establezca la responsabilidad del empresario respecto de reclamaciones que, en su conjunto, excedan del límite global. En cuanto al artículo 8, no está claro todavía cómo afectaría a su propuesta. En su opinión, el nuevo artículo 6 bis puede ser o bien un artículo separado o parte del artículo 6, según decida la Comisión.

54. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la primera frase del nuevo artículo propuesto por Alemania, que figura en el documento A/CONF.152/C.1/L.13, con la enmienda oral introducida por su patrocinador.

55. Por 18 votos contra 9 y 8 abstenciones, queda rechazada la frase.

56. El PRESIDENTE dice que el resto de la propuesta que figura en el documento A/CONF.152/C.1/L.13 no se justifica ya habida cuenta del resultado de la votación. Como no existen otras propuestas relativas al artículo 6, entenderá que la Comisión aprueba el texto del artículo 6 que figura en el documento A/CONF.152/5, en su forma enmendada en la octava sesión, para que se remita al Comité de Redacción.

57. Así queda acordado.

58. La Sra. SKOVBY (Dinamarca) pregunta si la palabra "remesa" que figura en el párrafo 2 del artículo 6 se refiere a las mercaderías identificadas en el documento previsto en el artículo 4.

59. El PRESIDENTE dice que con arreglo al párrafo 2 del artículo 6, la cuantía total de la remuneración pagadera al empresario por una remesa se entiende referida a la suma pagadera por todos sus servicios prestados con respecto a las mercaderías.

Se levanta la sesión a las 17.35 horas

11a. sesión

Miércoles, 10 de abril de 1991, a las 9.30 horas

Presidente: Sr. BERAUDO (Francia)

A/CONF.152/C.1/SR.11

EXAMEN DE LOS ARTICULOS 1 A 16 Y 20 DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL (tema 3 del programa) (continuación) (A/CONF.152/5, 6, 7 y Add.1 y Add.1/Corr.1 y Add.2)

Artículo 4 (continuación) (A/CONF.152/C.1/L.43)

1. El Sr. INGRAM (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) presenta la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.43) y dice que representa una refundición de su anterior propuesta encaminada a introducir un nuevo artículo (A/CONF.152/C.1/L.31), que ya se ha examinado. Su principal finalidad es permitir que el transportista u otro titular de un interés sobre las mercaderías puestas bajo la custodia del empresario pueda tener la seguridad de que de la documentación se deduce claramente que la Convención se aplica a las mercaderías que le entrega.

2. En virtud del párrafo 1 de la propuesta, el transportista podrá pedir al empresario que confirme tres puntos. El único elemento nuevo es la confirmación de que las mercaderías son objeto de transporte internacional. En el párrafo 2 se enuncia lo que debe hacer el empresario al recibir una petición de esta clase. A partir de ese momento, ambas partes saben que el Convenio se aplica a las mercaderías de que se trate. En el párrafo 3 se indica lo que ocurrirá si el transportista no hace la mencionada petición. En el párrafo 4 se determinan las consecuencias del documento que indica que las mercaderías son objeto de transporte internacional.

3. Los cambios que sugiere su delegación no son tan grandes como podría parecer, y su única finalidad es mostrar claramente cuándo se aplica el Convenio.

4. El Sr. RUSTAND (Suecia) considera que la idea en que se basa la propuesta del Reino Unido podría tratarse mejor introduciendo simplemente cambios menores en los incisos a) y b) del párrafo 1 del artículo 4, especificando que las mercaderías se considera que son objeto de transporte internacional.

5. El Sr. TARKO (Austria) se refiere a las palabras "el transportista u otro titular de un interés" sobre las mercaderías que figuran en el párrafo 1, y señala que el Convenio regula las obligaciones del empresario y no las que incumben al transportista u otro titular. Se pregunta por qué en el párrafo 1 se requieren tres documentos mientras que en el párrafo 2 sólo se prevén dos. Con respecto al párrafo 4, le gustaría saber el significado exacto de la expresión "confirmación absoluta", ya que la redacción actual del párrafo causaría problemas en su país. La propuesta es similar al texto existente, que debe mantenerse con las modificaciones introducidas.

6. La Sra. SKOVBY (Dinamarca) pregunta por qué la presunción que figura en el párrafo 5 de la propuesta se refiere únicamente a que las mercaderías se han recibido en buen estado, y no se refiere también a que son objeto de transporte internacional.

7. Al Sr. INGRAM (Reino Unido) le preocupa más el principio que enuncia la propuesta de su delegación que la manera en que está redactada. Como ha sugerido el representante de Suecia, quizá se pueda lograr el resultado que se pretende modificando el texto del artículo 4.

8. Con respecto a las observaciones formuladas por el representante de Austria, declara que la referencia al transportista u otro titular tiene por finalidad explicar el significado de la palabra "cliente"; el texto no crea ninguna nueva obligación para el transportista u otro titular. En el párrafo 1 no se prevé ningún otro documento nuevo. Sigue habiendo sólo dos, como se indica en el párrafo 2. Las palabras "confirmación absoluta" significan que no se puede rechazar la presunción.

9. En cuanto al extremo planteado por el representante de Dinamarca, dice que la cuestión de las mercaderías que son objeto de transporte internacional se tiene en cuenta en el párrafo 4.

10. El Sr. ROJANAPHRUK (Tailandia) se refiere al párrafo 1 de la propuesta del Reino Unido y considera que en el texto inglés la expresión "goods which he has placed" debe sustituirse por "goods which have been placed".

11. El Sr. ABASCAL (México) dice que la introducción de un nuevo elemento que obligue al empresario a reconocer que las mercaderías son objeto de transporte internacional puede dar origen a algunos problemas. Desea saber qué ocurrirá si un empresario que tenga dudas razonables sobre si las mercaderías son objeto de transporte internacional, se niega a firmar el documento como consecuencia de esas dudas.

12. El Sr. MORAN (España) dice que en el inciso c) del artículo 1 se define claramente la expresión "transporte internacional" como aquél en el que el lugar de partida y el lugar de destino se hallan en dos Estados diferentes. Obliga a que el empresario reconozca que las mercaderías son objeto de transporte internacional es introducir un aspecto subjetivo, ya que el empresario no puede hacerlo a título unilateral. Si el Reino Unido desea insistir en su propuesta, la solución más adecuada podría consistir en enmendar el inciso c) del artículo 1.

13. El Sr. RUSTAND (Suecia) considera que la Comisión debería votar sobre la propuesta y pedir después al Comité de Redacción que preparase un texto adecuado.

14. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) considera que podría ser difícil rechazar un texto que ya ha aprobado la Comisión para sustituirlo por el nuevo texto propuesto por el Reino Unido. No obstante, el Comité de Redacción podría tener en cuenta algunos de los elementos de la propuesta. Uno de ellos figura en el párrafo 2 de la propuesta del Reino Unido, que indica claramente cuándo empieza el plazo razonable, a saber, en el momento de recibirse la solicitud formulada en virtud del párrafo 1.

15. El Sr. ZHAO Chengbi (China) dice que el artículo 2 muestra claramente que el Convenio abarca las mercaderías que son objeto de comercio internacional. Todas las disposiciones del Convenio se han elaborado dentro de ese marco. La propuesta del Reino Unido dispone el reconocimiento de que las mercaderías son objeto de transporte internacional, y por eso su delegación la considera necesaria.

16. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta del Reino Unido (A/CONF.152/C.1/L.43).

17. Por 27 votos contra 3 y 2 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

Artículo 1, propuestas de nuevos incisos (continuación) (A/CONF.152/C.1/L.37)

18. El PRESIDENTE cree que una propuesta anterior del Reino Unido, que propugnaba que se añadiera una definición de "persona" al artículo 1 (A/CONF.152/C.1/L.37), se relaciona con la propuesta que se acaba de rechazar. Pregunta al representante del Reino Unido si sigue queriendo que se examine dicha propuesta.

19. El Sr. INGRAM (Reino Unido) dice que su propuesta relativa al artículo 1 no guarda ninguna relación especial con su propuesta relativa al artículo 4. La palabra "persona" se utiliza en todo el Convenio y su delegación considera que sería útil definirla.

20. El Sr. BONELL (Italia) no puede apoyar la propuesta, que introduciría complicaciones innecesarias en el Convenio. El concepto de "persona" se entiende de manera diferente en diferentes sistemas jurídicos, y si se adopta una definición determinada será muy difícil encontrar su equivalencia exacta en otros idiomas.

21. El Sr. OCHIAI (Japón) comparte esta opinión. En el derecho japonés, una sociedad o un órgano determinado que no esté constituido en compañía no es una persona en el sentido jurídico, razón por la cual la definición causaría dificultades legales. Además, la definición no puede incluir a los Estados, debido al concepto de inmunidad nacional.

22. El Sr. INGRAM (Reino Unido) dice que de hecho existe un antiguo precedente de la definición propuesta: su texto se ha tomado de la Convención de 1969 sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos. En muchos casos, los empresarios son autoridades portuarias, es decir, órganos públicos, y es importante que quede claro en las definiciones que el Convenio les aplica.

23. El Sr. GOKKAYA (Turquía) está de acuerdo en que es importante que quede claro que la palabra "persona" no sólo abarca a los individuos sino también a los órganos públicos: en su país, las terminales de transporte las administran normalmente empresas controladas por el Estado. No obstante, sugiere que una formulación más adecuada podría ser la utilizada en el artículo 1 de la Convención sobre la Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, en la que la palabra "persona" incluye a todas las compañías, empresas, sociedades, asociaciones o entidades públicas o privadas que pueden demandar o ser demandadas ante los tribunales.

24. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta del Reino Unido (A/CONF.152/C.1/L.37).

25. Por 24 votos contra 5 y 4 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

Artículo 7 (A/CONF.152/C.1/L.14)

26. La Sra. ZAWITOSKI (Estados Unidos de América) dice que los debates que ha sostenido la Comisión sobre la cuestión de la responsabilidad acumulada han disipado las dudas de su delegación acerca del párrafo 3 del artículo 7. Por consiguiente, retira su propuesta (A/CONF.152/C.1/L.14).

27. Queda aprobado el artículo 7.

Artículo 8 (A/CONF.152/C.1/L.3, L.25)

28. La Srta. VAN DER HORST (Países Bajos) presenta la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.25) y dice que su Gobierno tiene serios reparos a que se incluya a los empleados y mandatarios en el párrafo 1 del artículo 8. Para ejercer su profesión, el empresario tiene que evaluar los riesgos y asegurarse contra ellos. Si puede sobrepasarse fácilmente el límite de la responsabilidad del

empresario, todo el concepto de la limitación será ilusorio, puesto que de todos modos los empresarios tendrán que asegurarse por el importe total de los daños. El aumento del riesgo para el empresario se traducirá inevitablemente en un aumento de las primas de las compañías de seguros. En cualquier caso, normalmente la parte interesada en las mercaderías habrá suscrito un seguro válido para todo el proceso de transporte de las mercaderías. Los límites de la responsabilidad sólo deben sobrepasarse en casos excepcionales, pues de lo contrario se reducirán el valor y el significado de dichos límites.

29. La supresión de las palabras "propio" y "o de sus empleados o mandatarios" en el párrafo 1 significa que el empresario podrá seguir acogiéndose a la limitación de la responsabilidad, a menos que el acto causante de la pérdida o el daño pueda imputársele personalmente o, si el empresario es en realidad una empresa, pueda atribuirse a la persona responsable de la dirección de dicha empresa. Esto responde al artículo 8 de las Reglas de Hamburgo y al artículo 21 del Convenio sobre el Transporte Multimodal. La propuesta de su delegación es aún más necesaria si se tiene en cuenta que, en virtud del artículo 8, la limitación no es aplicable si los empleados o mandatarios del empresario no actúan en el desempeño ordinario de sus funciones.

30. Señala que las observaciones hechas por el Comité Marítimo Internacional (A/CONF.152/7/Add.2, págs. 6 y 7) en relación con el artículo 8 coinciden con las opiniones de su delegación al respecto.

31. El Sr. TARKO (Austria) no puede apoyar la propuesta. El principio de la responsabilidad ilimitada por acciones u omisiones cometidas deliberada o temerariamente está aceptado ya en muchos Estados, y es justo que el empresario sea plenamente responsable de tales acciones. También se sabe que en muchos casos el empresario no es una persona física sino una entidad jurídica; por ejemplo, un Estado o una subdivisión de un Estado. Es muy poco probable que sean esas mismas entidades las que cometan las acciones que den lugar a pérdidas o daños; quienes las cometan serán más bien los empleados o mandatarios del empresario, que son los que se encargan de las mercaderías. Conforme al principio de culpa in eligendo, el empresario tiene la obligación de elegir a empleados o mandatarios adecuados y debe asumir la plena responsabilidad por todas las acciones u omisiones que aquéllos cometan. Existen, por tanto, buenas razones para mantener el texto actual del párrafo 1.

32. El Sr. INGRAM (Reino Unido) considera que la enmienda propuesta por los Países Bajos es la más crucial de cuantas se han presentado. El artículo 8, en su enunciado actual, es la disposición que más ha alarmado a todas las entidades comerciales que ha consultado su delegación. Es de importancia vital que la responsabilidad sea asegurable y que tenga límites razonables. Una disposición que suprima todos los límites en caso de acciones u omisiones cometidas por empleados o mandatarios tendrá consecuencias desastrosas en lo que a seguros se refiere, por lo que insta a la Comisión a que adopte la propuesta de los Países Bajos.

33. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) señala que los límites de la responsabilidad fijados en el proyecto de Convenio son realmente muy bajos; a su modo de ver, tales límites no son compatibles con el principio de que no se debería poder sobrepasarlos. Por consiguiente, se opone a la propuesta.

34. El Sr. CHRISTOV (Bulgaria) tampoco puede apoyar la propuesta.

35. La Sra. SKOVBY (Dinamarca) insta a la Comisión a que estudie cuidadosamente las consecuencias que habría si se excluyeran del artículo las acciones u omisiones cometidas por empleados o mandatarios. En un caso ocurrido recientemente en su país, el jefe de seguridad de la terminal de carga de las Líneas Aéreas Escandinavas fue acusado de malversación de una cantidad equivalente a 100 millones de chelines austríacos durante un período de cinco años.

36. El Sr. BRUNN (Unión Internacional de Seguros Marítimos) toma la palabra por invitación del Presidente y dice que apoya la propuesta de los Países Bajos y que respalda los argumentos expuestos por el representante del Reino Unido. A un empresario le puede resultar muy caro, si no imposible, asegurar su responsabilidad ilimitada por un fraude cometido por sus empleados o mandatarios. El principio de que se pueden sobrepasar los límites está justificado si es el propio empresario el que actúa de manera fraudulenta, pero no debe aplicarse a actos cometidos por empleados o mandatarios. En definitiva será el consumidor el que deba soportar el aumento del costo del seguro para que abarque esta responsabilidad, por lo que el aumento tendrá repercusiones desastrosas en el plano económico.

37. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos) se opone también a la propuesta. En la práctica será muy difícil probar que esas personas han actuado con intención, temerariamente o a sabiendas de que probablemente sobrevendrá pérdida o daño. Sólo se justifica que se sobrepasen los límites de responsabilidad en los casos extremos, cuando esté en peligro la propia existencia de una empresa. En cualquier caso, los empleados o mandatarios del empresario que intervengan en operaciones delicadas como la manipulación de joyas o divisas, serán normalmente responsables. No hay ninguna necesidad de suprimir esas palabras.

38. El Sr. BONELL (Italia) se opone también a la propuesta. En el comercio moderno es muy improbable que los actos que den lugar a daños sean cometidos por el propio empresario; normalmente son imputables a sus empleados o mandatarios.

39. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta de los Países Bajos (A/CONF.152/C.1/L.25).

40. Por 21 votos contra 8 y 4 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

41. El Sr. SCHROCK (Alemania) presenta la propuesta que figura en el segundo párrafo del documento A/CONF.152/C.1/L.3 y dice que esa misma propuesta se hizo durante los trabajos preparatorios sobre el proyecto de Convenio y que está a medio camino entre el texto de la CNUDMI y la propuesta que acaba de rechazar la Comisión. Además de los dos modelos a que se hace referencia en el tercer párrafo del documento, desea mencionar también el párrafo 2 del artículo 7 del proyecto que se examina, aprobado por la Comisión, que contiene también una referencia al desempeño ordinario de las funciones, concepto bien conocido en muchas jurisdicciones.

42. Dado que se ha rechazado la propuesta del documento A/CONF.152/C.1/L.25, se retira la propuesta que figura en el primer párrafo del documento A/CONF.152/C.1/L.3.

43. El Sr. SERVIGON (Filipinas) dice que en el ordenamiento jurídico de su país, el concepto de intención ya presupone el conocimiento de que la pérdida, el daño o el retraso serán probablemente resultado de una acción u omisión. Por consiguiente, su delegación prefiere que los párrafos 1 y 2 del artículo 8 terminen con la palabra "temerariamente" y que se omita el resto del texto en ambos párrafos.

44. El PRESIDENTE dice que no todos aceptan la interpretación que acaba de dar el representante de Filipinas; además, esa expresión aparece ya en gran número de convenciones internacionales y no puede omitirse porque entonces se correría el riesgo de que se interpretaran a contrario las disposiciones de dichos instrumentos.

45. El Sr. RUSTAND (Suecia) apoya la propuesta y respalda las observaciones introductorias hechas por el representante de Alemania. El artículo 10 del Convenio sobre responsabilidad por daños ocasionados durante el transporte de mercaderías peligrosas por carretera, ferrocarril y vías de navegación interior, adoptado en Ginebra en 1989, contiene una disposición similar.

46. La Sra. SKOVBY (Dinamarca) apoya también la propuesta de Alemania, que coincide con la interpretación adoptada en su país. Desearía plantear otro punto en relación con el artículo 8 y pregunta si, habida cuenta de que en el párrafo 2 se hace referencia a "otra persona", no se han omitido por descuido las palabras "otras personas" en el párrafo 1.

47. El PRESIDENTE dice que la omisión es intencionada y representa una solución de transacción adoptada tras largos debates durante los trabajos preparatorios del proyecto.

48. El Sr. FALVEY (Estados Unidos) dice que cuando se examinó en la CNUDMI la cuestión planteada en la propuesta de Alemania, su delegación recalcó que si una persona empleada por el empresario cometía una acción con intención de causar pérdida, daño o retraso y lo hacía en el desempeño ordinario de sus funciones, la responsabilidad recaía en el propio empresario, en tanto que empleador de dicha persona. No puede apoyar la propuesta de Alemania.

49. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) dice que si se adopta la propuesta, la carga de la prueba será tan grande que el empresario no perderá nunca el derecho a acogerse a la limitación de la responsabilidad en caso de pérdida, daño o retraso resultante de acción u omisión de sus empleados o mandatarios. Tampoco puede apoyar la propuesta.

50. El Sr. LEBEDEV (Unión Soviética) dice que una cosa son los convenios de transporte y otra un convenio relativo a terminales de transporte; en el presente contexto, la invocación de las disposiciones de ciertos convenios de transporte no resulta necesariamente convincente. Aludiendo a la cuestión planteada por la representante de Dinamarca, dice que la cuestión de las acciones u omisiones cometidas intencionada o temerariamente por otras personas a las que recurra el empresario para prestar servicios relacionados con el transporte no está expresamente reglamentada por el Convenio, pero no por ello debe concluirse que tales actuaciones u omisiones no pueden acarrear la pérdida del derecho del empresario a acogerse a la limitación de la responsabilidad. La cuestión debe resolverse en cada caso en función de la legislación nacional aplicable.

51. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta de Alemania que figura en el segundo párrafo del documento A/CONF.152/C.1/L.3.

52. Por 22 votos contra 10 y 3 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

53. El PRESIDENTE da por supuesto, al no haber más propuestas sobre el artículo 8, que el artículo ha quedado aprobado.

54. Así queda acordado.

Artículo 9 (A/CONF.152/C.1/L.40, L.55)

55. El Sr. ROMAN (Bélgica) presenta la propuesta de su delegación sobre el artículo 9 (A/CONF.152/C.1/L.40) y dice que el trozo cuya supresión se propone, hace recaer una carga de la prueba muy pesada sobre el empresario. Además, el concepto de prueba negativa es poco corriente en su sistema jurídico, como en muchos otros.

56. El Sr. BONELL (Italia) dice que, a su modo de ver, la disposición del párrafo introductorio del artículo 9 no exige una prueba negativa; lo que debe probarse es que el empresario conocía realmente la naturaleza peligrosa de las mercaderías.

57. El Sr. HORNBY (Canadá) concuerda con esa interpretación. Entiende la preocupación de la delegación belga, pero opina que el texto actual es satisfactorio.

58. El PRESIDENTE se pregunta si no es posible aclarar el significado de la disposición sustituyendo las palabras "y si" por "o si".

59. La Sra. PIAGGI DE VANOSSI (Argentina) dice que el texto sería mucho más claro si la formulación negativa que se emplea ("... no tiene por otro conducto conocimiento ...") se sustituyera por otra positiva.

60. El PRESIDENTE estima que la cuestión que acaba de plantearse, así como su propia sugerencia, pueden remitirse al Comité de Redacción.

61. El Sr. OCHIAI (Japón) apoya la redacción actual. El párrafo 2 del artículo 13 de las Reglas de Hamburgo, que sirvió de modelo para el artículo 9, contiene la expresión "y ... no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercaderías por otro conducto".

62. El Sr. ZHAO Chengbi (China) también prefiere el texto actual, que es igualmente justo para el empresario y el cliente. No debe olvidarse que el almacenamiento y transporte de mercaderías peligrosas comprenden muchos aspectos y pueden afectar a muchas personas además del empresario o el cliente; por lo tanto, es muy natural que a ambos se les impongan condiciones especiales.

63. El Sr. BONELL (Italia), con referencia a la enmienda sugerida por el Presidente, opina que es difícil sustituir "y" por "o" en la cuarta línea del artículo 9 pues, a su modo de ver, el objeto del texto es estipular cuándo tiene derecho el empresario a tomar medidas extraordinarias. Si las mercaderías peligrosas no están marcadas, etiquetadas, embaladas o documentadas conforme a las normas o reglamentos relativos a mercaderías peligrosas aplicables en el país donde se entregan las mercaderías, se impone una condición adicional, a saber, que el empresario no tenga conocimiento de su carácter peligroso por otro conducto. En consecuencia, corresponde emplear "y" en lugar de "o".

64. En cuanto a la sugerencia de la representante de Argentina en el sentido de que el artículo debe formularse en términos positivos y no en términos negativos, concuerda en que dicho enfoque aclararía y simplificaría la disposición. Por cierto que hace años, en las etapas anteriores de examen, se empleó una formulación positiva para estipular que el cliente debía etiquetar las mercaderías peligrosas o informar de otra manera al empresario sobre las mismas, pero el Grupo de Trabajo ha adoptado el presente enfoque porque el Convenio trata de la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte y no de contratos entre los empresarios y sus clientes. El Grupo de Trabajo consideró que las obligaciones del cliente quedaban fuera del alcance del Convenio. Por consiguiente, la disposición se ha limitado y estipula únicamente los derechos del empresario, usando una formulación negativa. Volver a formular la disposición en términos positivos como en el enfoque original requiere un trabajo adicional que no puede encomendarse al Comité de Redacción.

65. El Sr. INGRAM (Reino Unido) apoya la propuesta belga. Los derechos otorgados al empresario no son absolutos: sólo tiene derecho a tomar todas las precauciones que exijan las circunstancias y a ser reembolsado de los gastos ocasionados por la adopción de las mismas, y es indiferente que sepa o no sepa a título privado que las mercaderías son peligrosas.

66. El Sr. CHRISTOV (Bulgaria) apoya la propuesta belga.

67. El Sr. RUSTAND (Suecia) está totalmente de acuerdo con los comentarios del representante de Italia.

68. La Sra. SKOVBY (Dinamarca) señala que el artículo 9 constituye de hecho una excepción de lo dispuesto en el artículo 5, porque si el empresario se hace cargo de mercaderías peligrosas sin saber que lo son, no es responsable de las pérdidas o los daños que para las mercaderías resulten de las medidas previstas en el artículo 9. A su modo de ver, como ya sugirió en otra ocasión, el artículo 9 debería estar situado más cerca del artículo 5. También se opone a la supresión propuesta por Bélgica ya que, en muchos casos, se conviene en que sea el empresario el que marque o etiquete las mercaderías peligrosas, y dicha supresión podría darle la oportunidad de negar su responsabilidad. Las palabras en cuestión son necesarias también en estos casos, porque es muy importante para un porteador que se hace cargo subsiguientemente de las mercaderías que estén marcadas.

69. El PRESIDENTE somete a votación la propuesta belga (A/CONF.152/C.1/L.40).

70. Por 29 votos contra 3 y 1 abstención, queda rechazada la propuesta.

71. La Sra. SISULA-TULOKAS (Finlandia) presenta la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.55) y dice que su propósito es evitar situaciones de responsabilidad y peligros innecesarios insertando directamente una oración antes de la primera frase del párrafo 1 del artículo 9, a fin de que haya que informar al empresario del carácter peligroso de las mercaderías.

72. El Sr. BONELL (Italia) dice que puede alegarse que la propuesta impone una obligación al cliente y, por lo tanto, queda fuera del ámbito del Convenio. No obstante, a la luz del debate y de las observaciones del representante de Bélgica, cree que vale la pena aclarar la cuestión. Dado que el texto de la propuesta evita establecer explícitamente la obligación del cliente, estima que puede apoyar la enmienda, teniendo en cuenta especialmente que evitará posibles malentendidos con respecto a las demás disposiciones.

73. El Sr. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabón) apoya la propuesta finlandesa, pues aclara una situación que no había quedado explícita. El texto original preveía sólo una posibilidad negativa. La propuesta finlandesa tiene la ventaja de que precisa las obligaciones de todas las partes, y especialmente las del cliente o la persona que entrega las mercaderías al empresario.

74. La Sra. SKOVBY (Dinamarca) también apoya la propuesta.

75. El Sr. FATHALLA (Observador, Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente) también apoya la propuesta, que corresponde a disposiciones de otros instrumentos, como por ejemplo el párrafo 2 del artículo 13 de las Reglas de Hamburgo.

76. El Sr. LEBEDEV (Unión Soviética) dice que la propuesta finlandesa es perfectamente comprensible y que en el fondo no debería dividir a la Comisión. No obstante, la frase sugerida se inspira en la primera frase del párrafo 2 del artículo 13 de las Reglas de Hamburgo y emplea un lenguaje que, a su modo de ver, no es apropiado para el artículo 9 del actual proyecto de Convenio, que presupone que el cliente marcará y etiquetará las mercaderías que sean peligrosas y presentará los documentos pertinentes conforme a las normas o reglamentos aplicables en el país donde se entreguen las mercaderías. Le parece que la frase propuesta no encaja en el contexto del artículo 9, y para insertarla se requeriría una nueva formulación de la cláusula. Toda la cuestión de la naturaleza peligrosa de las mercaderías varía según la naturaleza de la transacción de que se trate. Las funciones de un empresario de terminal de transporte y de un porteador son diferentes a ese respecto. A su modo de ver, el texto actual es suficientemente flexible y, por lo tanto, debe preferirse.

77. El Sr. ROJANAPHRUK (Tailandia) dice que la idea expresada en la propuesta de Finlandia es aceptable, pero no cree que haya que incluir esa frase en el artículo 9, ni en ningún otro lugar del presente Convenio. El texto del artículo 9 se preparó sobre la base de la primera frase del párrafo 2 del artículo 13 de las Reglas de Hamburgo; las Reglas, sin embargo, sólo contienen una disposición general sobre la cuestión. El mandato de la Conferencia consiste en aprobar un Convenio sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte. El artículo 9 tiene por objeto contemplar el caso en que el empresario no tenga conocimiento de la naturaleza peligrosa de las mercaderías y facultarlo para obtener el reembolso de todos los gastos que le ocasione la adopción de medidas especiales para hacer frente a esa situación. No corresponde, pues, que se incluya en ese artículo la obligación de informar sobre el carácter peligroso de las mercaderías.

78. El Sr. TARKO (Austria) dice que la propuesta de Finlandia estipula que el empresario debe ser informado de la naturaleza peligrosa de las mercaderías, pero no prevé ninguna sanción en caso de que esa obligación no se cumpla. Habida cuenta de ello, es preferible mantener el texto original.

79. El Sr. OCHIAI (Japón) pregunta quién tendrá la obligación de informar al empresario acerca de la naturaleza peligrosa de las mercaderías. Es partidario del texto original.

80. El Sr. SOLIMAN (Egipto) apoya la propuesta de Finlandia.

81. El Sr. ZHAO Chengbi (China) dice que se ha abstenido de votar sobre la propuesta de Bélgica. El objeto del artículo 9 es hacer que el empresario tome todas las precauciones necesarias cuando manipule mercaderías peligrosas. La propuesta de Finlandia exige que se ponga en conocimiento del empresario y se señale a su atención la naturaleza peligrosa de las mercaderías. Incluso si las mercaderías están debidamente marcadas, es posible que el empresario no lo advierta, o que no se dé cuenta de la naturaleza del peligro, o tal vez desconozca ciertas categorías especiales de mercaderías peligrosas. Por tal razón, apoya la propuesta, pero sugiere que se remita al Comité de Redacción para que mejore el texto.

82. El Sr. RUSTAND (Suecia) coincide con los representantes de la Unión Soviética y de Austria en que no es lógico que se imponga una obligación a la persona que entrega las mercaderías pero no se prevean las sanciones correspondientes a su incumplimiento. En las Reglas de Hamburgo, por ejemplo, el cargador es responsable ante el porteador. Como es difícil introducir una obligación sin introducir al mismo tiempo una sanción, prefiere que se mantenga el texto de base.

83. Señala también a la atención de la Comisión la palabra "bienes" que figura en el párrafo a), porque no está claro si el concepto incluye en ese caso al medio ambiente. Otros convenios más recientes mencionan explícitamente los daños al medio ambiente en vez de incluirlo en la noción de "bienes". Se trata más bien de una cuestión de forma que de fondo, a la que espera que se preste atención.

84. El PRESIDENTE dice que, a su juicio, la palabra "bienes" tal como se utiliza en el presente Convenio comprende el medio ambiente y su protección.

85. El Sr. SAFARIAN NEMATABAD (República Islámica del Irán) apoya la idea expresada en la propuesta de Finlandia, pero no ve muy bien cómo se podría incorporar un elemento de obligación. Conviene con el representante del Japón en que la persona que debe informar al empresario no está identificada de forma clara.

86. El Sr. RAO (India) dice que parece haber algunos errores de interpretación respecto del alcance de la propuesta. Al principio del debate el representante de Italia señaló un hecho importante, y es que, si las mercaderías peligrosas se marcan con arreglo a la legislación aplicable en el país en que deben entregarse, la presente disposición no sea aplicable. En otras palabras, la situación prevista en la propuesta ya está contemplada aunque indirectamente, en el texto actual. La propuesta de Finlandia es

incompleta en algunos aspectos, dado que no menciona que el cliente o la persona que entregue las mercaderías peligrosas al empresario tiene que marcar, etiquetar, etc., las mercaderías. Como ese requisito figura en el texto actual del artículo 9, no se requiere ninguna enmienda.

87. El Sr. SCHROCK (Alemania) está de acuerdo con el representante de la India.

88. El Sr. NAOR (Israel) dice que su delegación apoya la propuesta de Finlandia y sugiere que, para aclarar la cuestión, la persona que transmita la información al empresario sea la persona que, con arreglo al inciso b) del artículo 9, tiene la obligación de hacerlo.

89. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta de la delegación de Finlandia (A/CONF.152/C.1/L.55).

90. Hay 15 votos a favor, 15 en contra y 4 abstenciones.

91. La propuesta de Finlandia no queda aprobada.

Se levanta la sesión a las 12.35 horas

12a. sesión

Miércoles, 10 de abril de 1991, a las 14.30 horas

Presidente: Sr. BERAUDO (Francia)

A/CONF.152/C.1/SR.12

EXAMEN DE LOS ARTICULOS 1 A 16 Y 20 DEL PROYECTO DE CONVENCION SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL (tema 3 del programa) (continuación) (A/CONF.152/5, 6, 7 y Add.1 y Add.1/Corr.1 y Add.2)

Artículo 9 (continuación) (A/CONF.152/C.1/L.21, L.50)

1. El PRESIDENTE señala a la atención de la Comisión el documento A/CONF.152/C.1/L.21, presentado por la delegación de España. Se indica que la versión inglesa del proyecto de artículo 9 emplea la expresión "handed over to an operator". La delegación de España ha sugerido que esa expresión debería ser "taken in charge by an operator", a fin de que el contenido de la norma esté en armonía con el resto de la Convención y, especialmente, con el artículo 3.

2. La propuesta que figura en el documento A/CONF.152/C.1/L.21 es remitida al Comité de Redacción.

3. Tras un debate sobre el procedimiento entre el PRESIDENTE y el Sr. FATHALLA (Observador, Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente) con respecto a la admisibilidad de la propuesta presentada por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) que figura en el documento A/CONF.152/C.1/L.50, el Sr. RUSTAND (Suecia) y el Sr. SOLIMAN (Egipto) hacen suya formalmente la propuesta de que la examine la Comisión, sin perjuicio de la posición que puedan asumir con respecto a la modificación que la propuesta requiere.

4. El Sr. FATHALLA (Observador, Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente) dice que el PNUMA estima que el artículo 9, tal como está redactado, no tiene en cuenta algunos instrumentos jurídicos internacionales, en particular, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 1974), las Reglas de Hamburgo y el Convenio de Basilea de 1989 sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación. Esos instrumentos prohíben el transporte, incluida la exportación, de mercaderías peligrosas salvo que estén marcadas, etiquetadas o embaladas de conformidad con diversas normas y reglamentaciones. Además, el texto introductorio del artículo, tal como ha sido redactado por la Comisión, no tiene en cuenta el hecho de que si las normas y reglamentos a los que ha aludido no se respetan, el transporte de mercaderías peligrosas podría ser considerado ilícito y tratado en consecuencia.

5. De conformidad con el texto introductorio de la Comisión, se presume que el empresario no conoce el carácter peligroso de las mercaderías que recibe; al mismo tiempo, estaría plenamente facultado en virtud del inciso a) del artículo a adoptar varias medidas radicales, entre ellas la destrucción de las mercaderías. El PNUMA tiene grandes dudas con respecto a esa facultad: resultará técnicamente muy difícil para un empresario que no conoce el carácter peligroso de las mercaderías adoptar las medidas correctas al respecto, por lícitas que esas medidas puedan ser. Es más, su acción podría resultar contraproducente e incluso destructiva, no solamente para el medio ambiente sino también para él mismo y su activo como empresario. Esa es la razón por la que, conforme al inciso a) del texto propuesto por el PNUMA, esas medidas se limitan solamente a las precauciones que deben adoptarse de conformidad con las normas y reglamentos internacionales o nacionales.

6. Resumiendo, el PNUMA pretende señalar la existencia de normas y reglamentos internacionales y nacionales concernientes a la manipulación de mercaderías peligrosas, propone que esas disposiciones regulen la forma de tratar esas mercaderías en virtud del artículo 9 y, de esa manera, procura asegurar el respeto por parte del empresario de principios ya arraigados cuya finalidad es proteger no sólo al medio ambiente sino también sus propios intereses. El PNUMA comprende claramente que el principal

objetivo del artículo 9 es proteger al empresario liberándolo de cualquier posible obligación de indemnizar por los daños que causen las medidas que adopte en virtud de ese artículo y asegurar que le serán reembolsados todos los gastos en que incurra. La propuesta del PNUMA no afecta para nada a ese objetivo.

7. El Sr. SOLIMAN (Egipto) apoya la propuesta del PNUMA.

8. El Sr. ZHAO Chengbi (China) considera que hay poca diferencia de fondo entre la propuesta del PNUMA y el proyecto de la Comisión. Entiende que las "normas y reglamentos internacionales o nacionales" a los que se hace referencia en la propuesta del PNUMA están incluidos en la expresión "las normas o reglamentos relativos a mercaderías peligrosas aplicables en el país donde se entreguen las mercaderías" que figuran en el proyecto de la Comisión. En definitiva, la delegación de China prefiere el texto de la Comisión. No obstante, aprecia la disposición más discrecional propuesta por el PNUMA para el inciso a). Los empresarios de las terminales de transporte actúan de modo muy diferente y en muy distintos contextos geográficos y de otro tipo; como se ha señalado, se presume que ignoran el carácter peligroso de las mercaderías, y sin embargo, según el proyecto de la Comisión están facultados para adoptar medidas que podrían resultar perjudiciales para el medio ambiente o para la propios intereses. El proyecto del PNUMA no excluye esas medidas sino que simplemente desvía la atención de ellas hacia precauciones autorizadas por normas o reglamentos internacionales o nacionales, con lo que se refuerza la posibilidad de un control adecuado.

9. La Sra. SKOVBY (Dinamarca) considera que los instrumentos internacionales a los que hace referencia el observador del PNUMA tienen sólo una importancia limitada para la materia tratada en el artículo 9. Opta por el proyecto de la Comisión pues es más concreto y pertinente para las cuestiones de las que se ocupa el artículo.

10. El Sr. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabón) sugiere que la preocupación del PNUMA con respecto a las normas y reglamentos internacionales se tenga en cuenta en el proyecto de la Comisión modificando la frase introductoria con una referencia a las normas o reglamentos pertinentes. El concepto, al parecer, innovador de indemnización por los daños resultantes de las precauciones mencionadas en el inciso a) del texto del PNUMA, podría muy bien incorporarse en el inciso a) del proyecto de la Comisión.

11. El Sr. SAFARIAN NEMATABAD (República Islámica del Irán) se pronuncia a favor del proyecto de la Comisión en cuanto al texto introductorio.

12. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) dice que la propuesta del PNUMA, si bien es interesante, contempla la cuestión desde el punto de vista del derecho internacional público y está relacionada con cuestiones tales como precauciones, prevención y responsabilidad, mientras que la finalidad principal del artículo del proyecto es cubrir temas concretos de indemnización y responsabilidad. A su juicio, el texto de la propuesta del PNUMA no es apropiado para la Convención y no puede apoyarlo.

13. El Sr. ILLESCAS (España) tampoco puede aprobar la propuesta del PNUMA. En cuanto al texto introductorio, el proyecto de la Comisión tiene una base más amplia, pues las normas o reglamentos a los que hace referencia podrían ser internacionales o nacionales, y es más concreto, pues indica claramente que son los relativos a las mercaderías peligrosas. Además, con respecto al inciso a), reconoce que la mayoría de las normas y reglamentos internacionales o nacionales sobre el tema de las mercaderías peligrosas cubren, en general, a todos los tipos de empresarios de tranporte, y no solamente los empresarios de las terminales de transporte. Si se introducen en el proyecto de Convención referencias directas a instrumentos de mayor alcance podrían plantearse dificultades, aunque sólo sea en el derecho de los tratados, pues ello podría equivaler a abrir inadvertidamente la puerta a interpretaciones más amplias de esos instrumentos en detrimento de su alcance y aplicación. La delegación de España prefiere el texto propuesto por la Comisión para el inciso a), pues tiene las ventajas de ser claro, de referirse especialmente al caso de los empresarios de terminales de transporte, y de indicar qué es lo que el empresario puede y debe hacer en el caso mencionado en el texto introductorio. Otra ventaja es que señala medidas concretas y lícitas para hacer frente a la situación.

14. El Sr. FALVEY (Estados Unidos de América) es partidario del texto actual, por los motivos que ha expuesto el orador anterior. Si bien su delegación siente un gran respeto por las preocupaciones del PNUMA, estima que el texto original contiene una norma especial para una serie limitada de circunstancias con las que podría enfrentarse el empresario, permitiéndole adoptar algunas medidas de precaución, todas conformes al derecho vigente, y luego recuperar sus gastos. No obstante, su delegación considera también que existe un motivo legítimo de preocupación ante la posibilidad de que esa norma especial pueda considerarse en el futuro la única que rige la cuestión de las mercaderías peligrosas bajo la custodia del empresario de la terminal de transporte. Por lo tanto sugiere que el informe de la Conferencia incluya la información esencial que contiene un informe de la CNUDMI publicado en su Anuario, volumen XX: 1989 (párr. 124), donde se aclara que ese no es el caso. Hay muchas otras normas relativas al derecho de repetición del empresario de la terminal por las responsabilidades en que podría incurrir frente a terceros al verse obligado a tener en sus locales mercaderías peligrosas. Podrían tenerse en cuenta las preocupaciones del PNUMA de manera similar, ampliando el párrafo pertinente en el texto mismo del informe de la Conferencia a fin de aclarar que la norma especial no excluye otras normas y reglamentos, incluidos los convenios internacionales que se refieren al marcado, etiquetado, embalaje y eliminación de mercaderías peligrosas, así como aquellos que podrían establecer derechos de repetición que protejan contra la responsabilidad frente a terceros perjudicados por esas mercaderías.

15. El Sr. HORNBY (Canadá) dice que su delegación se inclina a apoyar la propuesta. Estima que la finalidad de la norma del artículo 9 es establecer el principio, acorde con los diversos convenios sobre responsabilidad, de que el empresario de una terminal de transporte puede adoptar determinadas precauciones al manipular mercaderías peligrosas que no han sido marcadas y que tiene derecho al reembolso de los gastos en que haya incurrido al hacerlo. El artículo no tiene por finalidad establecer normas para la manipulación de mercaderías sino que se remite a la ley nacional o internacional aplicable. El texto propuesto por el PNUMA responde mejor a este objetivo, pues aclara que la Convención no establece normas sobre la manipulación de las mercaderías peligrosas sino que se limita a la cuestión más concreta de la responsabilidad y el reembolso. El nuevo texto propuesto dispone que han de adoptarse precauciones de conformidad con las normas y reglamentos internacionales o nacionales, sin limitarse a los indicados en el inciso a) del artículo 9 del proyecto de la Comisión.

16. La Sra. PIAGGI DE VANOSSI (Argentina) dice que su delegación apoyará al texto original por los motivos que ha indicado el representante de España.

17. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar antes sobre el texto introductorio del artículo 9 propuesto por el PNUMA en el documento A/CONF.152/C.1/L.50.

18. Por 21 votos contra 6 y 4 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

19. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre el inciso a) de la propuesta del PNUMA.

20. Por 19 votos contra 9 y 2 abstenciones, queda rechazado el inciso a).

21. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre el inciso b) de la propuesta del PNUMA.

22. Por 21 votos contra 4 y 6 abstenciones, queda rechazado el inciso b).

23. Queda rechazada la propuesta en su totalidad.

24. El Sr. FATHALLA (Observador, Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente) pide al Secretario Ejecutivo que lea una declaración de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre el artículo 9 del proyecto de Convención. Se le ha encomendado la presentación a la Conferencia de esa declaración a fin de que pueda quedar constancia de ella en el informe.

25. El Sr. BERGSTEN (Secretario Ejecutivo) lee la declaración. Señala que, de conformidad con el capítulo VII del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 1974), está prohibido el transporte marítimo de mercaderías peligrosas salvo que se respeten estrictamente las disposiciones de ese Convenio sobre el régimen aplicable a esas mercaderías; que, como el SOLAS ha sido ratificado por 111 Estados, esas disposiciones son legalmente vinculantes en todo el mundo; y que los requisitos mínimos para el transporte de mercaderías peligrosas por todos los modos de transporte, fijados en las recomendaciones de las Naciones Unidas preparadas por el Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas gozan de una aceptación universal análoga. La declaración añade que no se puede esperar que, en vista de esos antecedentes, ningún empresario se haga cargo de mercaderías peligrosas que no hayan sido documentadas, marcadas, embaladas y etiquetadas correctamente; que en el caso de mercaderías peligrosas, las precauciones han de adoptarse sobre todo en el momento en que el empresario toma las mercaderías a su cargo; que en ese momento las precauciones son decisivas en lo tocante a la responsabilidad del empresario o a cualquier exención de esa responsabilidad; que, al parecer, el texto introductorio del proyecto de artículo 9 no refleja esa situación; y que ese artículo también parece relacionarse principalmente con las mercaderías peligrosas embaladas y, tal vez, deba ser modificado por la Comisión a fin de que incluya la manipulación por el empresario de mercaderías peligrosas y sustancias a granel.

26. La declaración señala luego que, aunque el proyecto de Convención basa la responsabilidad en los daños causados en las mercaderías, las medidas precautorias que han de adoptarse con respecto a las mercaderías peligrosas se relacionan necesariamente con los daños causados por las mercaderías, no solamente a "personas o bienes", como indica el proyecto de Convención, sino también al medio ambiente; y que, si bien lo que interesa a la OMI es principalmente la contaminación causada por embarcaciones, la importancia de evitar la contaminación del medio marino procedente de fuentes situadas en tierra ha sido a menudo tema de consultas entre la OMI y el PNUMA. La declaración termina diciendo que, a ese respecto, debe tenerse en cuenta la necesidad de que el empresario adopte precauciones de urgencia para evitar, no sólo los daños a las personas o a los bienes sino también los daños al medio ambiente que pueden producirse como consecuencia de la introducción de sustancias peligrosas en el medio marino, como puede ser el derrame de esas sustancias después de que el empresario las haya tomado a su cargo.

27. El Sr. RUSTAND (Suecia), explicando su voto, reitera que su delegación no ha apoyado el fondo de la propuesta sino el derecho del Observador del PNUMA de presentarla.

28. El PRESIDENTE dice que el artículo 9 ha sido aprobado sin enmiendas, a reserva de la decisión que adopte el Comité de Redacción con respecto a la propuesta de España (A/CONF.152/C.1/L.21).

29. El artículo 9, en la forma presentada por la CNUDMI, es remitido al Comité de Redacción en ese entendimiento.

Artículo 10 (A/CONF.152/C.1/L.15, L.16, L.54)

30. El Sr. SCHROCK (Alemania) presenta la primera parte de la propuesta de su delegación contenida en el documento A/CONF.152/C.1/L.16, que se refiere a la primera frase del párrafo 1 del artículo 10. Señala que el Gobierno del Japón hizo una sugerencia semejante en el párrafo 3 de sus observaciones

escritas sobre el proyecto de Convenio (A/CONF.152/7). El párrafo 1 del artículo 10 prevé un derecho de retención para el empresario durante el período en que responda de ellas. En su 22° período de sesiones, la CNUDMI aprobó una propuesta que, en sustancia, concede al empresario un derecho de retención sobre las mercancías por los gastos de servicios prestados después de expirar su período de responsabilidad, según está definido en el artículo 3. Esa decisión se reflejó detalladamente en el párrafo 126 del informe de la CNUDMI sobre la labor de su 22° período de sesiones (A/44/17), que indica que la propuesta se aceptó y remitió al grupo de redacción. Esencialmente, tal decisión se incorpora en la primera parte de la propuesta de Alemania. El grupo de redacción no la recogió, como señaló la CNUDMI en el párrafo 207 del informe. Su delegación opina que la Conferencia debe aplicar la decisión y modificar en consecuencia el proyecto de Convención.

31. El Sr. OCHIAI (Japón) dice que su delegación apoya la propuesta de Alemania para el párrafo 1 del artículo 10.

32. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que esa decisión se tomó atendiendo a una propuesta de las delegaciones de Finlandia y Suecia. El párrafo 9 de las observaciones escritas de su Gobierno sobre el proyecto de Convención (A/CONF.152/7/Add.1) señala también que la decisión no se refleja en ese proyecto. Por tanto, debe modificarse de acuerdo con la propuesta de Alemania el texto del párrafo 1 del artículo 10, en que la Comisión va a basar sus deliberaciones.

33. La Sra. SISULA-TULOKAS (Finlandia), el Sr. TARKO (Austria) y el Sr. HORNBY (Canadá) apoyan la propuesta de Alemania para el párrafo 1 del artículo 10.

34. El PRESIDENTE dice que con la propuesta se pretende cubrir el período marginal en que el empresario ya no es responsable de las mercaderías pero las tiene aún en su poder. Por ejemplo, los derechos de almacenaje pueden acumularse después del tiempo en que la persona facultada para recibir las mercancías debería haberlas recogido.

35. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) dice que, según el sistema jurídico yugoslavo el derecho de retención depende de las mercaderías que sigan en poder del empresario. Por consiguiente, debe aclararse que la adición de las palabras "y después" significa que las mercaderías deben estar aún bajo la custodia del empresario.

36. El Sr. SCHROCK (Alemania) dice que en el derecho de retención va implícito que las mercaderías deben estar en poder del empresario. Tiene dudas en cuanto a la conveniencia de introducir la noción de "tener bajo custodia", pues la Convención contiene el principio general de "hacerse cargo". Personalmente, preferiría que el párrafo se vinculara más estrechamente al artículo 3, idea implícita en las conclusiones a que la CNUDMI llegó al respecto en su 22° período de sesiones.

37. El Sr. SAFARIAN NEMATABAD (República Islámica del Irán) dice que su delegación prefiere el texto del proyecto de la CNUDMI. El empleo del vocablo "después" puede implicar que no existe límite de tiempo para el derecho de retención. El empresario podría celebrar un contrato separado sobre los gastos efectuados después de que las mercaderías se hayan puesto a disposición de la persona facultada para recibirlas.

38. El Sr. ROJANAPHRUK (Tailandia) conviene con el representante de Yugoslavia en que el derecho de retención no tiene nada que ver con el período de responsabilidad. La finalidad de la propuesta de Alemania es cubrir todo el período de custodia por el empresario, pero la frase, tal como está, lo cubre de todos modos, pues no puede haber derecho de retención si no hay mercaderías que retener. Sugiere que la primera frase del párrafo 1 del artículo 10 termine con las palabras "respecto a esas mercaderías".

39. El Sr. SOLIMAN (Egipto) observa que, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 10 del texto de la CNUDMI, el empresario no tendrá prioridad especial en el ejercicio de su derecho sobre las mercaderías. Por tanto, apoya la enmienda propuesta, que reforzará el derecho de retención del empresario.

40. El Sr. AL-ZABEN (Arabia Saudita) dice que no se opondrá a la adición de las palabras "o después" a la primera frase del párrafo 1 del artículo 10. Sin embargo, según el artículo 3, el período de responsabilidad del empresario comienza cuando recibe las mercaderías y termina cuando las entrega al cliente. ¿Quién será responsable si las mercaderías sufren daños después?

41. El Sr. SULEIMAN (Nigeria) considera satisfactorio que se refuerce el derecho de retención de que disfrutará el empresario en virtud de la propuesta de Alemania.

42. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) se muestra reacio a aceptar la enmienda propuesta. La adición de las palabras "o después" puede crear un desequilibrio entre los derechos y deberes respectivos de las partes que aceptan la Convención. El período de prórroga no está definido; puede ser una semana, un año o incluso más. Por otra parte, el período de responsabilidad del empresario es el definido en el artículo 3; termina cuando el empresario pone las mercaderías a disposición del cliente. Sin embargo, con arreglo al artículo 10 puede retener las mercaderías posteriormente. El término "retención" puede tener diferentes significados en distintos sistemas jurídicos; puede interpretarse en el sentido de que las mercaderías pueden mantenerse en el mismo lugar, o de que pueden mantenerse dondequiera que estén. Asimismo, la adición de las palabras "o después" en la primera frase puede chocar con la segunda frase del párrafo, que se refiere a algún acuerdo "que amplíe" los derechos de garantía del empresario sobre las mercaderías. También ese término puede resultar equívoco si, como en ruso, significa una prórroga. En definitiva, estima que la

enmienda propuesta no ocasionará ninguna mejora práctica en la relación entre el empresario y el cliente. Es cierto que el objetivo de la enmienda es facilitar las operaciones de transporte después de vencido el período de responsabilidad del empresario, pero es poco seguro que la relación contractual entre el empresario y el cliente continúe una vez que las mercaderías ya no estén a cargo del empresario.

43. El Sr. RUSTAND (Suecia) ve con sorpresa las objeciones expresadas acerca de la propuesta de Alemania para el párrafo 1 del artículo 10, pues no se trata de una verdadera enmienda del texto del documento A/CONF.152/5, sino simplemente de una corrección de ese texto para armonizarlo con el aprobado por la CNUDMI en 1989. El origen de la dificultad actual radica tal vez en la redacción del artículo 3, según el cual el período de responsabilidad termina con la entrega de las mercaderías al cliente, o bien cuando se ponen a su disposición. Naturalmente, el derecho de retención debe cesar cuando el cliente paga su deuda al empresario o cuando el empresario ejerce su derecho, de conformidad con el derecho nacional aplicable, a vender las mercaderías. Pero sería injusto que, cuando el cliente se presentara a recoger las mercaderías, el empresario se viese obligado a entregarlas sin indemnización de los gastos extraordinarios efectuados a causa de una demora imputable al cliente.

44. El PRESIDENTE dice que en el sistema jurídico francés el derecho de retención cubre todos los gastos que ocasiona el almacenamiento de las mercaderías.

45. El Sr. WOOLLEY (Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores), que hace uso de la palabra por invitación del Presidente, pregunta al representante de Alemania si es el derecho nacional el aplicable al deber de cuidado que entrañan los servicios prestados después de terminar el período de responsabilidad del empresario.

46. El Sr. SCHROCK (Alemania) responde afirmativamente.

47. El Sr. RAO (India) dice que la propuesta de Alemania para el párfafo 1 del artículo 10 es aceptable y puede apoyarla. En el sistema jurídico indio, el principio que consagra la propuesta se encuentra en el contrato de depósito: si el depositario presta servicios vinculados a sus deberes en relación con las mercaderías depositadas, tiene derecho, a falta de una disposición contractual en contrario, a retenerlas hasta que se le hayan abonado debidamente esos servicios. Si se considera que la propuesta es demasiado amplia, puede añadirse una disposición en el sentido de que el derecho de retención cesará cuando se hayan abonado al empresario los gastos y los créditos devengados. Ello expresaría una idea que ya va implícita en la enmienda propuesta.

48. El Sr. SCHROCK (Alemania) dice que el texto actual de la enmienda es suficiente a ese respecto.

49. El PRESIDENTE dice que la adición sugerida por el representante de la India puede constituir una aclaración útil y el Comité de Redacción puede incorporarla. Invita a la Comisión a votar sobre la propuesta de Alemania en relación con el párrafo 1 del artículo 10 (A/CONF.152/C.1/L.16).

50. Por 21 votos contra 7 y 8 abstenciones, queda aprobada la propuesta.

51. El Sr. SCHROCK (Alemania), presentando la propuesta, contenida en el documento A/CONF/152/C.1/L.16, de suprimir el párrafo 3 del artículo 10, observa que los párrafos 1 y 3 del mencionado artículo se refieren a cuestiones diferentes. El párrafo 1 introduce el concepto de un derecho de retención sobre las mercaderías, derecho que no facultará necesariamente al empresario para venderlas, salvo que así lo permita la legislación nacional. La primera frase del párrafo 3 parece establecer una norma de derecho internacional privado al disponer que el derecho a vender las mercaderías se rige por la legislación del lugar donde se encuentren las mercaderías; esa es, al menos, la interpretación dada por los miembros de la delegación de los Estados Unidos en un artículo publicado en octubre de 1990 en el Journal of Maritime Law and Commerce. Durante la labor preparatoria de la Conferencia se aceptó que los posibles conflictos entre el derecho de venta y cualesquiera de los derechos de propiedad de terceros sobre las mercaderías no debía abordarse en la Convención. No obstante, la segunda frase del párrafo 3 excluye del derecho de venta de los contenedores, paletas u otros elementos análogos de transporte o embalaje, dejando así aparentemente de lado la norma de derecho internacional privado. En consecuencia, todo el párrafo es algo oscuro. En virtud de una interpretación literal de la segunda frase, la norma de derecho internacional privado contenida en la primera frase no sería aplicable lo que abriría el paso a la aplicación de los principios generales del derecho internacional privado.

52. El Gobierno de Alemania abriga dudas acerca de la división de la norma de de derecho internacional privado entre diferentes categorías de mercaderías. La primera frase del texto establece una norma unificada para los bienes muebles en general, pero esa norma va seguida inmediatamente de una disposición que implica que los contenedores quedarán sujetos a lo que disponga la legislación nacional aplicable. Será mejor que el proyecto no incluya ninguna disposición acerca de los derechos de propiedad de terceros sobre las mercaderías. Todas las cuestiones relativas a la venta de las mercaderías y a los derechos de los terceros sobre éstas deben regirse por la legislación nacional aplicable según los principios generales del derecho internacional privado.

53. El Sr. TARKO (Austria) apoya la propuesta de suprimir el párrafo 3. La primera frase del párrafo no es útil: se limita a formular una norma de derecho internacional privado sin ningún intento de unificación, mientras que la finalidad de la Convención es unificar el derecho sobre la materia. Una simple referencia a la legislación del país donde se encuentren las mercaderías no añade nada y la frase puede muy bien suprimirse. En cuanto a la segunda frase, no se precisa lo que se supone que ha

de suceder con los contenedores, paletas y otros elementos de transporte o embalaje. ¿Está facultado el empresario para venderlos? ¿Se rige esa cuestión por la legislación nacional y, en tal caso, por qué legislación nacional? Si la Comisión decide suprimir el párrafo 3, debe suprimir también el párrafo 4; sin el párrafo sobre el derecho a vender las mercaderías, no hay necesidad de estipular en qué forma se ha de ejercer ese derecho.

54. El Sr. SULEIMAN (Nigeria) dice que su delegación apoyará la propuesta de suprimir el párrafo 3, siempre que la Convención salvaguarde el derecho del empresario a vender todas las mercaderías o parte de ellas para sufragar sus gastos.

55. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) apoya la propuesta de Alemania para que se suprima el párrafo 3 por las razones dadas por el patrocinante.

56. El Sr. WOOLLEY (Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores), hablando por invitación del Presidente, dice que la propuesta de Alemania no afectará materialmente a la industria que él representa. Para la información de quienes no están familiarizados con la industria de arrendamiento de contenedores, será útil explicar cómo surgió ese tipo de disposición.

57. El Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores es la asociación comercial que se ocupa del arrendamiento internacional de contenedores y sus observaciones sobre el proyecto de Convenio figuran en el documento A/CONF.152/7. Para comprender por qué aparece en el párrafo 3 del artículo 10 la excepción respecto de los contenedores, paletas u otros elementos análogos es necesario tener una idea de las relaciones comerciales correspondientes. En el mundo hay 6,2 millones de unidades equivalentes a un contenedor de 20 pies, permanentemente marcadas con el código del propietario, que está registrada en la Oficina Internacional del Contenedor; además, cada contenedor tiene su número particular. Los contenedores son medios de transporte permanentes con una vida útil aproximada de 7 a 15 años. No son mercaderías en un sentido general y se rigen por la convención aduanera sobre contenedores, que permite su entrada en un país como instrumentos de tránsito internacional exentos del pago de derechos. La mitad de los contenedores existentes en el mundo son de propiedad de empresas de arrendamiento, la otra mitad a compañías de navegación; los contenedores de propiedad de las empresas arrendadoras se arriendan a compañías de navegación que los utilizan. Los plazos por los que se arriendan son muy inferior a la de su vida útil: de dos meses a cinco años. Mientras los contenedores están arrendados a las compañías de navegación, la empresa arrendadora no sabe dónde se encuentran. Cuando el contenedor se arrienda, sale de un depósito donde ha estado almacenado; cuando se devuelve a la empresa arrendadora vuelve al depósito. En el mundo hay aproximadamente 1.000 depósitos y las relaciones entre depósitos y empresas de arrendamiento y entre depósitos y compañías de navegación se regulan mediante contratos. Una de las preocupaciones del Instituto es que, si no se procede al debido cuidado, los depósitos puedan considerarse como terminales.

58. No obstante, su principal preocupación es que una compañía de navegación se declare en quiebra y deje contenedores en un terminal. El Instituto considera que el terminal debe poder vender los contenedores pertenecientes a la empresa de arrendamiento y estima que, en virtud de las leyes de muchos países representados en la Conferencia el terminal tiene el derecho de retención, pero que ese derecho no le confiere necesariamente la facultad de vender los contenedores. En algunas circunstancias quizá haya un derecho de venta, pero de ordinario sólo mediante una orden judicial. La propuesta de Alemania para que se suprima el párrafo 3 del artículo 10 volverá, tal como la interpreta el orador, a colocar la cuestión en el párrafo 1, lo que otorga al empresario el derecho de retención sobre las mercaderías, es decir, sobre los contenedores con las demás mercaderías que se encuentren en ellos. Luego se aplicaría la legislación nacional en lo que respecta a la naturaleza de ese derecho de retención. Aunque en muchos países esa naturaleza es bastante clara, en los Estados Unidos de América sería confusa. En definitiva, el Instituto es partidario de que se conserve el párrafo 3. Ello permitiría formular una reclamación, o daría la posibilidad de satisfacer un crédito mediante la venta, en la medida en que la autorice la legislación del Estado donde se encuentren las mercaderías, con excepción de los contenedores, paletas o elementos análogos. Dicho párrafo ofrecería también a un abogado que actúe en un sistema de common law una ilustración de lo que se entiende por el derecho de retención. A falta de esa disposición, los abogados de países como los Estados Unidos probablemente se preguntarían qué significa el derecho de retención. La situación resultante sería muy confusa. En la actualidad, es probable que en los Estados Unidos haya jurisdicciones en que exista un derecho de venta y otras en que no exista. El orador no conoce ninguna decisión que confiera un derecho de venta, perc hay algunas que impedirían esa venta.

59. El Sr. SAFARIAN NEMATABAD (República Islámica del Irán) apoya la propuesta de Alemania para que se suprima el párrafo 3.

60. El Sr. ZHAO Chengbi (China) dice que, a juicio de su delegación, el derecho de retención y el derecho de venta del empresario son conceptos jurídicos totalmente distintos, pero que deben vincularse a un nivel determinado. Si al empresario sólo se le otorga el derecho de retención, y se le priva del derecho de venta, no podrá obtener una indemnización adecuada. Ello causará considerables dificultades a los empresarios y aun puede determinar su quiebra. La legislación sobre el derecho de retención varía mucho de un país a otro y el proyecto de Convención pretende resolver esos conflictos de leyes y establecer una cierta uniformidad en la materia. El texto actual tiene en cuenta los derechos e intereses del empresario y las diferencias entre las legislaciones nacionales. Por tanto, la delegación de China no puede apoyar la propuesta de Alemania para que se suprima el párrafo 3.

61. El Sr. ROMAN (Bélgica) señala que su delegación comprende plenamente las razones de la propuesta, pero como la Convención está destinada a aplicarse en todo el mundo, perefiere mantener el párrafo 3 en aras de la claridad.

62. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que el problema de la Convención es que su efecto es muy reducido en lo que se refiere a la unificación del derecho a vender las mercaderías, al remitirse a la legislación nacional aplicable. La delegación de Suecia habría preferido que la Convención contuviera normas con ese efecto, pero reconoce que es imposible introducirlas en esta última etapa de su examen. Suecia no tiene problemas con la segunda frase del párrafo 3, ya que sus propias leyes son suficientes para cubrir la materia. No obstante, cree que, desde un punto de vista estrictamente lógico y jurídico, se puede suprimir muy bien la totalidad del párrafo 3 y, en consecuencia, el párrafo 4 también.

63. El Sr. ABASCAL (México) dice que su delegación prefiere mantener el texto tal como lo redactó la Comisión y no está de acuerdo en que la primera frase del párrafo 3 no añade nada a la Convención. La referencia a la legislación del país donde se encuentren las mercaderías constituye una estipulación concreta e importante que ayuda a satisfacer el objetivo de la uniformidad, algo particularmente útil en vista de las diferencias entre las legislaciones nacionales que el debate ha puesto de relieve. Otro motivo para mantener el texto, sugerido por el representante del Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores, es que facilitaría la aceptación general del Convenio. Por último, el párrafo declara expresamente que el empresario tiene derecho a vender las mercaderías, aun cuando ese derecho esté supeditado a la legislación del país donde se encuentren las mercaderías. Ello haría la Convención más atractiva para los empresarios de terminales, pues garantizaría más efectivamente sus derechos.

64. El Sr. NAOR (Israel) apoya la propuesta de Alemania para que se suprima el párrafo 3 del artículo 10. Su delegación considera que el párrafo 4 también debe suprimirse y solicita la opinión de Alemania al respecto.

65. La Sra. ZAWITOSKI (Estados Unidos) dice que su delegación no puede apoyar la propuesta de Alemania para que se suprima el párrafo 3 por las razones que han expuesto los representantes de China, México y el Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores. La primera frase del párrafo añade algo a la Convención por lo que respecta a los Estados Unidos, porque su país tiene quizá hasta 50 legislaciones diferentes sobre el derecho del empresario a vender las mercaderías que ha retenido. Por tanto, considera que se necesita la fuerza de una disposición de un tratado para dar cierta uniformidad a las leyes dentro de su propio país, para no hablar de la uniformidad a escala mundial.

66. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) dice que el problema realmente reside en la estipulación de una norma de derecho internacional privado en el párrafo 3, porque si la Convención implica que para el derecho de venta es irrelevante la cuestión de la legislación, deberá aplicarse la nacional que no se verá afectada por el instrumento internacional. En los casos en que exista el derecho de venta, la cuestión más importante es cómo se han de vender las mercaderías, es decir privada o públicamente. Como esas cuestiones no pueden quedar comprendidas en el Convenio, la supresión del párrafo 3 eliminará la norma de derecho internacional privado y no contribuirá a introducir el derecho de venta en una legislación nacional.

67. El Sr. SCHROCK (Alemania) dice que la segunda frase del párrafo 3 no refleja una afirmación contenida en el artículo publicado en el Journal of Maritime Law and Commerce al que se ha referido anteriormente, a saber, que la CNUDMI ha convenido en que los contenedores ya marcados como de propiedad de arrendadores terceros no deben estar sujetos a venta. Lo que se afirma es simplemente que la frase anterior no será aplicable a los contenedores.

68. Antes de que la Comisión proceda a votar sobre la propuesta de su delegación respecto del párrafo 3 del artículo 10, el orador desea saber cuál es el principio que se someterá al voto de la Comisión: la norma unificada de exclusión del derecho de venta con respecto a los contenedores; o la cuestión de que con respecto a los contenedores deben aplicarse las normas generales de derecho internacional privado, y respecto a cualesquiera otros bienes muebles la norma unificada de derecho internacional privado, que se refiere al lugar donde se encuentren las mercaderías.

69. El PRESIDENTE dice que resulta claro de los antecedentes históricos del párrafo 3 del artículo 10 que la disposición establece una norma de derecho unificada; es más, la primera frase contiene una norma general en que se reconoce que el empresario tiene derecho a vender las mercaderías sobre las que ya ha ejercido su derecho de retención. Por consiguiente, la disposición no puede interpretarse como una norma de derecho internacional privado. El Presidente duda que algún Estado representado en la Conferencia desee que el empresario, habiendo ejercido su derecho de retención sobre las mercaderías, no pueda ejercer el derecho de venderlas y, en consecuencia, desee que se descarte el texto actual. Si la referencia a la legislación del país donde se encuentren las mercaderías no es estrictamente necesaria, puede suprimirse.

70. El Sr. ABASCAL (México) dice que su delegación no puede aceptar la supresión de esa referencia, pues ello plantearía un conflicto directo entre la Convención y algunas disposiciones constitucionales de México.

71. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que en el caso de un Estado federal compuesto de 50 Estados, la referencia a la legislación aplicable quizá no tenga una acepción uniforme.

72. El Sr. ZHAO Chengbi (China) dice que si la Convención estipula claramente que el empresario tiene derecho a la venta, se habrá progresado mucho hacia la unificación de las leyes nacionales. Si la Comisión vota en contra de la propuesta alemana de suprimir el párrafo 3, es evidente que el texto de la CNUDMI requerirá modificación. Coincide con la sugerencia del Presidente de que convendría examinar si la Comisión debe mantener la referencia al derecho del Estado donde se encuentren las mercaderías.

73. La Sra. ZAWITOSKI (Estados Unidos) dice que su delegación coincide con el Presidente en que, si se mantiene el párrafo 3, se podrían suprimir las palabras "en la medida en que lo autorice la legislación del país donde se encuentren las mercaderías".

74. El Sr. SCHROCK (Alemania) estima que no se ha contestado convincentemente a la pregunta que ha hecho acerca de la interpretación de la segunda frase. En su propia calidad de juez, cree que un juez que tuviera que resolver un caso exclusivamente sobre la base del texto de dicha frase, sin referencia a los antecedentes, no sabría cómo interpretar la primera parte de la frase.

75. El Sr. MESCHERYAK (República Socialista Soviética de Ucrania) dice que la propuesta de Alemania tiene méritos sin duda alguna y merece un examen más a fondo. Ahora bien, los problemas que plantea se podrían resolver si el texto del párrafo fuera más explícito, aunque debe decir que, por lo que se refiere a su delegación, el texto actual es suficientemente flexible y está debidamente equilibrado.

76. El Sr. SAFARIAN NEMATABAD (República Islámica del Irán) dice que, de suprimirse el párrafo 3, la venta de las mercaderías retenidas resultaría imposible, ya que no se mencionaría la posibilidad de vender. Si a pesar de todo se suprime, la lógica aconsejaría que se suprimiese el párrafo 4, que se inspira en una idea enunciada en el párrafo 3.

77. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta de Alemania en favor de suprimir el párrafo 3 del artículo 10 (A/CONF.152/C.1/L.16).

78. Por 21 votos contra 9 y 3 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

79. El PRESIDENTE dice que la Comisión puede resolver ahora si desea modificar el párrafo 3; las delegaciones pueden estudiar la posibilidad de suprimir la frase "en la medida en que lo autorice la legislación del país donde se encuentren las mercaderías", aunque sabe que la supresión originaría graves problemas para algunos países, entre ellos México.

80. El Sr. SCHROK (Alemania) plantea una cuestión de orden y pide que todas las propuestas de enmienda del párrafo 3 se distribuyan por escrito antes de ser examinadas.

Se levanta la sesión a las 17.35 horas

13a. sesión

Jueves, 11 de abril de 1991, a las 9.30 horas

Presidente: Sr. BERAUDO (Francia)

A/CONF.152/C.1/SR.13

EXAMEN DE LOS ARTICULOS 1 A 16 Y 20 DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL (tema 3 del programa) (continuación) (A/CONF.152/5, 6, 7 y Add.1 y Add.1/Corr.1 y Add.2)

Artículo 10 (continuación) (A/CONF.152/C.1/L.15, L.54)

1. El PRESIDENTE se refiere al debate habido al final de la sesión anterior acerca del párrafo 3 del artículo 10 y en especial la frase relativa a la legislación del país donde se encuentren las mercaderías, y dice que, si bien esa referencia al derecho local no conduce a la uniformidad de la ley que el Convenio trata de alcanzar, su supresión plantearía problemas constitucionales a algunos Estados. Por otra parte, otros Estados quizá estimen que la frase es una adición innecesaria, pero no la consideran como positivamente perjudicial. En tales circunstancias, desea cerrar el debate sobre la cuestión.

2. El Sr. OCHIAI (Japón) apoya plenamente el punto de vista del Presidente. La supresión de la frase "en la medida en que lo autorice la legislación del país donde se encuentren las mercaderías" quizá permitiría interpretar que el texto faculta al empresario a ejercer el derecho a vender incondicionalmente las mercaderías, lo que muchos Estados considerarían perjudicial.

3. El Sr. OURZIK (Marruecos) presenta la propuesta de su delegación relativa al párrafo 3 del artículo 10 (A/CONF.152/C.1/L.54) y dice que su finalidad es elucidar un punto que no queda claro en otras disposiciones de la Convención: la condición jurídica de los contenedores vacíos que estén en una terminal de transporte, que deberían ser considerados como mercaderías a efectos de la Convención.

4. El PRESIDENTE dice que el párrafo 3 del artículo 10 en su forma actual sólo permite que el empresario venda contenedores en caso de reclamación por las reparaciones o las mejoras que haya efectuado en ellos. A su juicio, la propuesta tiene por finalidad considerar que los contenedores vacíos son mercaderías para que el empresario pueda ejercer en su caso un derecho de retención.

5. El Sr. OURZIK (Marruecos) confirma esta interpretación.

6. El Sr. WOOLLEY (Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores), haciendo uso de la palabra por invitación del Presidente, dice que la propuesta de Marruecos sería muy difícil de aceptar, por dos razones. Primero, a su juicio no debería existir el derecho a vender contenedores, vacíos o llenos, ya que pertenecen a una parte que no participa en la reclamación. En segundo lugar, la definición de los contenedores vacíos como mercaderías a efectos de la Convención causaría problemas. En el mundo hay un millar de depósitos industriales en los que suelen almacenarse los contenedores vacíos. Si estos contenedores quedaran definidos como mercaderías, existiría el peligro real de que esos depósitos fueran considerados como terminales de contenedores. En la actualidad las relaciones entre esos depósitos y las compañías arrendadoras y las empresas de transporte marítimo se basan en acuerdos contractuales.

7. El Sr. ZHAO Chengbi (China) dice que el hecho de considerar que los contenedores vacíos son mercaderías podría causar muchos problemas que no sólo afectarían al cliente sino también a los intereses de terceros. Por consiguiente, no puede apoyar la propuesta.

8. El Sr. LARSEN (Estados Unidos de América) tampoco puede apoyar la propuesta, por las mismas razones que el representante de China.

9. El Sr. OURZIK (Marruecos) reconoce que la cuestión plantea el problema de los terceros, pero se pregunta de qué modo el empresario podrá recuperar sus gastos si el dueño de los contenedores o la persona facultada para hacerse cargo de ellos no los reclama. Comprende perfectamente la postura del Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores. Su delegación sólo quería aclarar una situación que no está prevista en la Convención, pero no pedirá que se vote sobre su propuesta.

10. El orador presenta la propuesta de su delegación relativa al párrafo 4 del artículo 10, cuya finalidad es que el empresario tenga la posibilidad de escoger a una de las tres personas con respecto a las cuales "deberá hacer un esfuerzo razonable para dar aviso de la venta que se propone realizar", en vez de tener que notificarlo a las tres personas, que son el dueño de las mercaderías, la persona de quien las haya recibido, y la persona facultada para recibirlas de manos del empresario, como requiere actualmente el texto.

11. El Sr. MORAN (España) considera que la propuesta de Marruecos podría ir en detrimento de los derechos del dueño de las mercaderías, ya que no sería obligatorio avisarle. El texto actual estipula acertadamente que deberá hacerse "un esfuerzo razonable" para avisarle; esto significa, por ejemplo, enviarle un mensaje por fax. Considera que no puede apoyar la propuesta de Marruecos.

12. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) toma nota de que con arreglo al texto actual el empresario tiene que informar a las tres personas y afirma que quizá pueda suponerse que el hecho de no avisar a alguna de ellas significa que el empresario no puede vender las mercaderías, ya que no ha cumplido todas sus responsabilidades con arreglo a la Convención. No obstante, en la práctica esta situación no sería aceptable. En todo caso, una interpretación de este tipo del párrafo 4 no sería adecuada, ya que en él sólo se pide "un esfuerzo razonable". Si, por ejemplo, el empresario no conoce la dirección de una o incluso de dos de las personas de que se trata, pero informa a la tercera, esto constituirá un esfuerzo razonable por avisar, y en tal caso el empresario estará facultado para vender las mercaderías. Dicho de otro modo, esta posibilidad ya existe en el propio texto de la disposición actual. Por consiguiente, no es necesario modificar su redacción.

13. El Sr. SAFARIAN NEMATABAD (República Islámica del Irán) está de acuerdo con el representante de España en que es preferible mantener el texto actual del párrafo 4.

14. El Sr. TARKO (Austria) dice que vender las mercaderías es un remedio radical y que, por consiguiente, el empresario tiene que avisar a todas las personas interesadas. A su juicio, las palabras "un esfuerzo razonable" constituyen una formulación flexible y satisfactoria. Si no se conoce la dirección de una persona, bastaría con "un esfuerzo razonable" por entrar en relación con ella.

15. El Sr. SCHROCK (Alemania) apoya plenamente las observaciones formuladas por el representante de Austria. En sustancia, el párrafo 3 del artículo 10 hace que el derecho de retención sea un "vínculo" cuyo efecto jurídico es que el empresario pueda probablemente vender las mercaderías aunque no sean propiedad de su cliente. En consecuencia, deberá efectuar por lo menos un esfuerzo razonable para avisar al dueño real de las mercaderías. Por ejemplo, en el caso de un producto de mucho valor es indispensable que se informe a su dueño de su venta inminente.

16. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la propuesta de Marruecos relativa al párrafo 4 del artículo 10 (A/CONF.152/C.1/L.54).

17. Por 21 votos contra 2 y 6 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

18. La Sra. ZAWITOSKI (Estados Unidos) presenta la enmienda del artículo 10 (A/CONF.152/C.1/L.15) propugnada por su país y dice que la propuesta de su delegación concede una garantía real en caso de mercaderías no reclamadas o abandonadas con respecto a los gastos no pagados o a las reclamaciones a que tenga derecho el empresario. La propuesta trata de abordar el problema del tiempo que tiene que esperar el empresario antes de pedir una garantía real sobre esas mercaderías e iniciar el proceso de aviso y venta mencionado en los párrafos 3 y 4 del artículo 10. La propuesta intenta especificar un plazo uniforme, transcurrido el cual las mercaderías se considerarán abandonadas. De no existir una disposición de esta clase, el plazo se regirá por el derecho nacional o local y variará ampliamente según los Estados. Una disposición de esta clase fomentaría la certidumbre y proporcionaría una definición uniforme de cuándo puede considerarse que las mercaderías han sido abandonadas, a efectos de

conseguir una garantía real. Aunque su delegación ha propuesto un nuevo párrafo 5 y que se incorpore la segunda oración del párrafo 3 en un nuevo párrafo 6, confía en que la votación sobre la cuestión se centre en el principio en que se basa la propuesta. Si se acepta la propuesta, podrá encargarse al Comité de Redacción que perfeccione el texto y que decida en qué lugar del artículo 10 debe figurar el texto modificado.

19. El Sr. ROMAN (Bélgica) indica que su delegación ha presentado una propuesta similar relativa al plazo de responsabilidad establecido en el artículo 3 y apoya plenamente la propuesta de los Estados Unidos.

20. El Sr. TARKO (Austria) siente algunas dudas respecto de las consecuencias del nuevo párrafo 5 propuesto para el artículo 10. Como ha explicado la representante de los Estados Unidos, transcurrido cierto plazo el empresario podría considerar que las mercaderías están "abandonadas". En derecho austríaco, la palabra "abandonado" significa que las mercaderías se entregan directamente al empresario, el cual puede hacer lo que quiera con ellas. Su delegación podrá apoyar la propuesta si se redacta de tal manera que el abandono no signifique que el empresario puede hacer lo que quiere, sino que represente simplemente la primera fase de un proceso que conduzca al derecho a vender las mercaderías.

21. El Sr. ZHAO Chengbi (China) opina que el plazo de responsabilidad transcurrido el cual el empresario puede tratar las mercaderías como abandonadas es demasiado corto y se pregunta cuántos días podrían considerarse como plazo razonable. La propuesta es aceptable en principio pero requiere una redacción más cuidadosa.

22. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que su delegación opina que en el fondo la propuesta de los Estados Unidos ya se deduce del artículo 3, puesto que las palabras "las ponga a su disposición" supone dar aviso y pedir que alguien recoja las mercaderías. Si el cliente o la persona facultada para hacerse cargo de las mercaderías no lo hace, el empresario estará facultado para venderlas. Dicho de otro modo, el único elemento que añade la propuesta de los Estados Unidos es la especificación del plazo que ha de transcurrir para tener derecho a la venta. A juicio de su delegación, un plazo específico no es necesario y haría que la situación fuese menos flexible; sería mejor que el empresario pudiera decidir según las circunstancias. Conviene con el representante de Austria en que el concepto de "abandono" podría causar problemas. No obstante, puede aceptar la propuesta, ya que no considera que se trate de una cuestión de importancia.

23. El Sr. OCHIAI (Japón) dice que los empresarios de terminales que se vean perjudicados de esa manera deberían tener derecho a vender las mercaderías. Por consiguiente, su delegación no puede apoyar la propuesta de los Estados Unidos.

24. El Sr. ABASCAL (México) dice que es frecuente que los clientes no reclamen sus mercaderías y las abandonen. La propuesta de los Estados Unidos resuelve esta cuestión de manera razonable, y por consiguiente su delegación la apoya.

25. La Sra. ZAWITOSKI (Estados Unidos), en respuesta a una pregunta del PRESIDENTE, dice que ese período podría ser de 90 días. No obstante, su delegación está dispuesta a estudiar otras posibilidades.

26. El Sr. HORNBY (Canadá) dice que su delegación apoya la propuesta de los Estados Unidos, que a su entender añadirá un elemento de certeza a la disposición. Con respecto a las observaciones hechas por el representante de Suecia, señala que el período de responsabilidad que se describe en el artículo 3 es bastante vago.

27. La Sra. SISULA-TULOKAS (Finlandia) dice que la propuesta de los Estados Unidos crea más problemas de los que resuelve.

28. El Sr. CHRISTOV (Bulgaria) considera que la propuesta de los Estados Unidos es digna de apoyo.

29. La Sra. SKOVBY (Dinamarca) dice que su delegación apoya plenamente la propuesta de los Estados Unidos.

30. El Sr. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabón) dice que todo el mundo conoce el problema de la falta de espacio en los puertos y ammaraderos, debido a que los clientes no recogen puntalmente sus mercaderías. No obstante, su delegación alberga ciertas dudas acerca de si debe incluirse la propuesta de los Estados Unidos en el proyecto de Convenio. En primer lugar, en el artículo 3 no se ha definido aún la duración del período de responsabilidad, por lo que resulta difícil indicar en qué momento el empresario tendrá derecho a vender las mercaderías o a disponer de ellas. En segundo lugar, deben tenerse en cuenta también los distintos niveles de desarrollo de los países que intervienen en el comercio internacional. Algunos países, como los que carecen de litoral, son totalmente dependientes de otros, y por ello les será difícil aceptar una norma obligatoria que fije un plazo a partir del cual los empresarios de terminales podrán vender las mercaderías o disponer de ellas. Si se toman en consideración esos puntos, su delegación podrá apoyar la propuesta.

31. El Sr. FRANCONI (Instituto Argentino Uruguayo de Derecho Comercial), tomando la palabra por invitación del Presidente, dice que la Comisión no debería adoptar la propuesta de los Estados Unidos. En la legislación nacional que él conoce se hace una clara distinción entre el procedimiento para ejercer el derecho de retención de las mercaderías y el procedimiento que se sigue en caso de abandono o renuncia. En el último caso, es necesario obtener autorización judicial, la cual determinará si ha transcurrido efectivamente el período requerido para decidir si ha habido abandono.

32. El Sr. BONELL (Italia) dice que el artículo 3 tiene poco que ver con la cuestión planteada en la propuesta de los Estados Unidos, ya que su finalidad es definir el período de responsabilidad. En él se trata de fijar el plazo tras el cual el empresario de terminal, después de haber cumplido su contrato, dejará de ser responsable de la pérdida o el daño sufridos por las mercaderías. Ello no quiere decir que en tal caso se consideren abandonadas las mercaderías, sino que permanecerán en la terminal por cuenta del cliente. Si nadie acude a la terminal ni avisa o explica los motivos de la ausencia del cliente, tarde o temprano podrá considerarse, que el cliente ha abandonado las mercaderías. Si por un caso de fuerza mayor el cliente se ve en la imposibilidad de acudir a la terminal para tomar posesión de las mercaderías y da el correspondiente aviso, nunca podrá aplicársele el párrafo 5 propuesto por los Estados Unidos.

33. Con respecto a la situación en que, transcurrido cierto tiempo, se considera que el cliente ha abandonado las mercaderías por no haber tomado posesión de ellas ni haber dado ningún aviso al empresario de la terminal, cabe preguntarse si la Comisión debe fijar un período razonable o dejar que lo estipule la legislación nacional. Es preferible resolver la cuestión de manera uniforme, y por ello considera que la propuesta de los Estados Unidos puede ser una buena base para seguir discutiendo la cuestión.

34. El Sr. SAFARIAN NEMATABAD (República Islámica del Irán) dice que su delegación no puede apoyar la propuesta de los Estados Unidos, en vista de las dificultades que plantea para los países en desarrollo.

35. El Sr. ROMAN (Bélgica) cree que el período de 90 días sugerido por los Estados Unidos es razonable. Ahora bien, en caso de circunstancias especiales, como malas condiciones meteorológicas, debe ser posible prolongar el plazo que media entre el aviso y la recogida de las mercaderías. Lo que su delegación no puede aceptar es que las mercaderías puedan permanecer indefinidamente en la terminal, aunque sea por cuenta del cliente.

36. El Sr. ZHAO Chengbi (China) dice que la propuesta de los Estados Unidos tiende a resolver un grave problema. La cuestión clave es el número de días que pueden transcurrir desde que se da el aviso hasta que las mercaderías pueden considerarse abandonadas. Si el período es demasiado breve, puede perjudicar a los propietarios que no hayan podido recoger las mercaderías en el plazo estipulado por motivos objetivos y no por simple capricho subjetivo. Esta situación creará especiales dificultades a los países en desarrollo. El período de 90 días cuenta con cierto apoyo, pero lo importante es que pueda tener una aplicación universal. En resumidas cuentas, cree que es mejor dejar que decida cada gobierno.

37. El Sr. ROJANAPHRUK (Tailandia) señala que el período de 90 días sugerido por los Estados Unidos, tras el cual las mercaderías se considerarán abandonadas, no es un período a efectos de recogida sino de aviso. En su opinión, el período es suficiente, pero dado que las legislaciones varían de un país a otro, sería más adecuado que el texto dijera "durante un período razonable" y dejar a cada gobierno la facultad de concretar su duración.

38. El Sr. SCHROCK (Alemania) comparte las opiniones del representante de Italia sobre el modo de interpretar el artículo 3. Si la Comisión decide fijar un límite concreto de tiempo, ese plazo debe ser superior a tres meses, ya que tratándose de derechos de propiedad es mejor proceder con cautela.

39. El Sr. FILIPOVIĆ (Yugoslavia) dice que la propuesta es útil, pero que resultará muy difícil, si no imposible, acordar un plazo límite que sea del agrado de todos los Estados. Sugiere que se dé al empresario de la terminal en que estén depositadas las mercaderías la libertad de fijar el plazo límite en función de factores como la capacidad de almacenamiento y las condiciones meteorológicas locales.

40. El Sr. ASTAPENKO (República Socialista Soviética de Bielorrusia) dice que del debate parece desprenderse claramente que es improbable que la propuesta de los Estados Unidos logre una aceptación universal, ya que plantea una serie de problemas, como el del plazo límite. La idea de que al final de un determinado período el empresario tendrá derecho a quedarse con las mercaderías ya se refleja en el texto actual del artículo 10, y comparte la opinión de que en tal caso será aplicable la legislación nacional del país donde se encuentren las mercaderías.

41. El Sr. NAOR (Israel) está de acuerdo en que esta cuestión ha de decidirse en función de la legislación nacional. Por lo tanto, las mercaderías abandonadas estarán en distintas situaciones jurídicas según el país en que se encuentren.

42. El Sr. INGRAM (Reino Unido) dice que el debate ha demostrado que existe mucha incertidumbre acerca del modo en que debe interpretarse jurídicamente la propuesta. De hecho, no es posible reglamentar toda una serie de situaciones de facto distintas con una simple norma jurídica. En consecuencia, su delegación se abstendrá en la votación sobre la propuesta.

43. El Sr. SULEIMAN (Nigeria) dice que en su país existen ya disposiciones que rigen el abandono de mercaderías; en virtud de ellas, transcurridos tres meses las mercaderías se anuncian en el diario oficial para indicar que pueden entregarse a los receptores. A raíz de estos anuncios alrededor del 75% de las mercaderías acaban siendo reclamadas por los propietarios.

44. El Sr. RUSTAND (Suecia), en respuesta al representante de Italia, dice que no ha afirmado que el artículo 3 ya contempla el punto planteado por los Estados Unidos; lo que ha dicho es que el concepto jurídico de poner las mercaderías a disposición de una persona facultada para recibirlas dará al empresario la manera de deshacerse de ellas. Si el cliente no toma posesión de las mercaderías dentro

de un plazo determinado, las tarifas de almacenamiento empezarán a acumularse y el empresario podrá ejercer su derecho a retener y vender las mercaderías. O sea que los intereses del empresario están suficientemente protegidos y no hay necesidad de introducir el concepto de mercaderías abandonadas. La propuesta es innecesaria y redundará en una pérdida de flexibilidad.

45. La Sra. ZAWITOSKI (Estados Unidos) considera que un período de 90 días es suficiente para dar cierta seguridad a los empresarios de terminales cuyas actividades se extiendan por todo el mundo. El período no empezará a contarse hasta después de expirar el plazo durante el cual el empresario se ha declarado dispuesto a guardar las mercaderías. Aun después de los 90 días, habrá otro período durante el cual serán aplicables las disposiciones sobre aviso y venta. El plazo es para reclamar las mercaderías, no para recibirlas. Si algunas delegaciones tienen dificultades con la palabra "abandonadas", su delegación estará dispuesta a estudiar otra posibilidad que le sugiera el Comité de Redacción.

46. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la primera de las dos propuestas de los Estados Unidos (A/CONF.152/C.1/L.15).

47. Por 12 votos contra 11 y 9 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

48. La Sra. ZAWITOSKI (Estados Unidos) dice que ya no procede examinar la adición al artículo 12 (A/CONF.152/C.1/L.18) propuesta por los Estados Unidos en relación con la propuesta que se acaba de rechazar. Su delegación retira la segunda propuesta de enmienda del artículo 10 (A/CONF.152/C.1/L.15).

49. Queda aprobado el artículo 10.

Artículo 11 (A/CONF.152/C.1/L.41, L.46, L.52)

50. La Sra. EL OTMANI (Marruecos) presenta la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.52) y dice que en cada uno de los párrafos del artículo 11 se habla de "entregar" las mercaderías, y no de "ponerlas a disposición" de la persona facultada para recibirlas. El enunciado plantea una serie de cuestiones; por ejemplo, ¿qué pasará con las mercaderías si el cliente no acude cuando el empresario ponga las mercaderías a su disposición y por consiguiente deje de responder de ellas? ¿Qué plazo límite será aplicable en tales circunstancias?

51. El texto actual de los párrafos 1 y 2 es sumamente desfavorable para el empresario, pues permiten que el cliente, una vez recibidas las mercaderías, pueda quejarse del estado en que las ha recibido y exigir indemnización dando simplemente un aviso en un plazo determinado. Es más, el cliente puede demandar al empresario por daños no visibles una vez que las mercaderías hayan llegado al destinatario final, siempre y cuando se dé el aviso en el plazo de 15 días después de su llegada. Es preciso modificar los párrafos para que dispongan que el período de aviso empezará a partir de la fecha en que el cliente reconozca que las mercaderías que aún están en poder del empresario le pertenecen. A tal aviso deben seguir las correspondientes investigaciones del daño alegado por parte del cliente y del empresario, que se harán mientras las mercaderías sigan depositadas en el almacén y en poder del empresario. En cualquier caso, la persona facultada para recibir las mercaderías podrá comprobar si hay pérdida o daño en el momento de la entrega de las mercaderías.

52. En opinión de la oradora, la entrega física de las mercaderías exime al empresario de su obligación de salvaguardarlas, con lo cual ya no es responsable de ningún daño o pérdida ocurridos después de que las mercaderías hayan sido transportadas de la zona de almacenamiento al puerto. Los períodos que prevé el párrafo 2 para el aviso que debe dar el cliente son demasiado largos y pueden dar lugar a reclamaciones ilimitadas contra el empresario. El párrafo 3 no contiene ningua disposición que permita la participación del empresario en un examen o inspección de las mercaderías.

53. La enmienda propuesta del párrafo 5 del artículo 11 consiste en la inserción de referencias a "poner las mercaderías a disposición de la persona facultada para recibirlas". En los párrafos 3 y 4 del artículo 5, aprobados por la Comisión, se emplea un lenguaje similar, y su delegación considera necesario armonizar el texto del proyecto de Convenio a este respecto.

54. Por lo que respecta a la propuesta de insertar las palabras "el transportista" en el párrafo 4, la oradora dice que no cabe hacer un paralelismo entre el párrafo 4 del artículo 11 del proyecto que se examina y el párrafo 4 del artículo 19 de las Reglas de Hamburgo, pues se trata de distintos tipos de contratos. La inspección y la comprobación del número de bultos sólo pueden efectuarse adecuadamente con la participación de la persona que se haya encargado del almacenamiento de las mercaderías; en otras palabras, el transportista o su representante.

55. Concluye señalando la observación general que figura en el primer párrafo de la propuesta de su delegación, en la que se afirma que el artículo 11, a excepción, tal vez, del párrafo 4, no tiene razón de ser y debe suprimirse.

56. El PRESIDENTE observa que la propuesta de la delegación de Marruecos de suprimir el artículo 11, con excepción del párrafo 4, no ha recibido apoyo e invita, por tanto, a la Comisión a que examine las demás enmiendas relativas a los párrafos 1, 2, 3 y 5 del artículo 11 (A/CONF.152/C.1/L.52).

57. El Sr. SOLIMAN (Egipto) apoya la totalidad de las enmiendas, especialmente la relativa al párrafo 1 del artículo 11.

58. Por 18 votos contra 4 y 11 abstenciones, queda rechazada la propuesta de Marruecos relativa a los párrafos 1, 2, 3 y 5 del artículo 11.

59. La Sra. EL OTMANI (Marruecos) lamenta que ninguna de las delegaciones que han votado en contra de la propuesta haya considerado oportuno explicar su posición.

60. El PRESIDENTE invita a la Comisión a examinar la propuesta de Marruecos relativa al párrafo 4 del artículo 11 (A/CONF.152/C.1/L.52, pág. 2).

61. El Sr. BONELL (Italia) considera que sería útil añadir una referencia al porteador, razón por la cual apoya la propuesta. No apoya, en cambio, la inclusión de la frase "en el lugar de almacenamiento o cualquier otro lugar convenido de común acuerdo" al final del párrafo.

62. La Sra. SKOVBY (Dinamarca) dice que es innecesario mencionar al porteador, dado que cabe esperar que sea la misma persona "facultada para recibir las mercaderías". En lo que respecta a la adición propuesta al final del párrafo, estima que es superflua y sólo creará confusión.

63. El Sr. INGRAM (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) comparte la opinión de la delegación de Italia sobre cada una de las partes de la propuesta y sugiere que se sometan a votación separadamente.

64. El PRESIDENTE estima, por su parte, que puede resultar en cierta medida ventajoso que el porteador esté presente durante la inspección y la comprobación del número de bultos.

65. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) dice que la versión original del párrafo es adecuada y que no es necesario hacer referencia al porteador.

66. La Sra. PIAGGI DE VANOSSI (Argentina) considera que la primera parte de la propuesta es aceptable, pero no puede apoyar la segunda.

67. El Sr. RUSTAND (Suecia) está dispuesto a apoyar las dos partes de la enmienda de Marruecos.

68. El Sr. SCHROCK (Alemania) entiende el propósito de la primera parte de la propuesta, pero probablemente se abstendrá de votar porque el proyecto que se examina rige la relación entre el empresario y el cliente y no debe incluir disposiciones relativas al porteador.

69. El Sr. ILLESCAS (España) se opone a la segunda parte de la propuesta de Marruecos, que impone una restricción innecesaria a la prerrogativa del cliente de decidir dónde se llevarán a cabo la inspección y la comprobación del número de bultos. Considera más pertinente la primera parte de la propuesta, que podría ser útil en el caso hipotético de que la persona facultada para recibir las mercaderías no fuera el porteador.

70. El Sr. OCHIAI (Japón) se opone a ambas partes de la enmienda. En los casos en que el transporte de las mercaderías es objeto de varios contratos, la identidad del porteador mencionado podría ser difícil de determinar.

71. El Sr. SULEIMAN (Nigeria) apoya la propuesta, habida cuenta de la función principal del porteador en la descarga de las mercaderías.

72. La Sra. EL OTMANI (Marruecos), en respuesta a la cuestión planteada por la representante de Dinamarca, dice que, en virtud de las Reglas de Hamburgo, un porteador que ha entregado las mercaderías al empresario ha cumplido ya con sus obligaciones y no se le puede definir como "la persona facultada para recibir las mercaderías" a efecto de inspección y comprobación del número de bultos. En respuesta al representante del Japón, dice que el porteador mencionado en la propuesta es el último de la serie o, dicho con otras palabras, el que entrega las mercaderías al empresario.

73. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la primera parte de la propuesta de Marruecos relativa al párrafo 4 del artículo 11 (A/CONF.152/L.52), o sea la inserción de las palabras "el porteador" en la primera línea del párrafo.

74. Por 17 votos contra 11 y 6 abstenciones, queda aprobada la primera parte de la propuesta de Marruecos.

75. El PRESIDENTE invita a la Comisión a votar sobre la segunda parte de la propuesta, o sea la adición de la frase "en el lugar de almacenamiento o en cualquier otro lugar convenido de común acuerdo" al final del párrafo.

76. Por 19 votos contra 5 y 9 abstenciones, queda rechazada la segunda parte de la propuesta de Marruecos.

77. El Sr. LEBEDEV (Unión Soviética) dice que la adición de una referencia al porteador en el párrafo 4 del artículo 11 no afecta en modo alguno al artículo 15, que aún debe ser examinado por la Comisión. Además, el nuevo texto no dice que la presencia del porteador sea obligatoria; la ausencia del porteador no puede afectar a los intereses del empresario ni a los de la persona facultada para recibir las mercaderías.

78. El PRESIDENTE coincide con esa opinión. La enmienda que se acaba de aprobar no supone ningún cambio en el artículo 15 del presente proyecto ni en los convenios de transporte. Aunque el porteador tiene la obligación de cooperar con el empresario y la persona facultada para recibir las mercaderías, el hecho de que no lo haga no impedirá que se lleven a cabo la inspección y la comprobación del número de bultos.

79. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) hace suya la opinión del representante de la Unión Soviética.

Se levanta la sesión a las 12.40 horas

14a. sesión

Jueves, 11 de abril de 1991, a las 14.30 horas

Presidente: Sr. BERAUDO (Francia)

A/CONF.152/C.1/SR.14

EXAMEN DE LOS ARTICULOS 1 A 16 Y 20 DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL (tema 3 del programa) (continuación) (A/CONF.152/5, 6, 7 y Add.1 y Add.1/Corr.1 y Add.2)

Artículo 11 (continuación) (A/CONF.152/C.1/L.41, L.46, L.52)

1. El Sr. ZHAO Chengbi (China) dice que en la sesión anterior votó contra la propuesta de Marruecos de enmendar el párrafo 4 del artículo 11. El objetivo del texto original del párrafo 4 es asegurar que el empresario y su cliente se den mutuamente facilidades razonables para investigar la pérdida o los daños ciertos o presuntos. Al introducir el concepto de porteador, pueden surgir graves problemas. No queda claro qué clase de facilidades debe proporcionar el porteador, ni por qué es necesario que las proporcione. Su posición jurídica se complicaría; la exigencia de que proporcione facilidades podría colocarlo en una situación muy difícil. Por tanto, el hecho de que la Comisión haya aprobado esa enmienda es motivo de suma preocupación para su delegación.

2. El Sr. GOKKAYA (Turquía), presentando la propuesta relativa al párrafo 2 del artículo 11 que figura en el documento A/CONF.152/C.1/L.46, dice que su delegación no objeta los demás párrafos del artículo 11 ni el requisito de que, cuando la pérdida o el daño sean manifiestos, se dé aviso al empresario dentro de un plazo de tres días laborables. Si la pérdida o el daño no son manifiestos, el período de 60 días para dar aviso establecido en el párrafo 2 es muy largo. Su delegación acepta que pueda transcurrir un período relativamente largo antes de que las mercaderías se abran y se descubran el daño o las pérdidas, pero aun así, opina que un período de siete días en lugar de 15, y de 30 días en lugar de 60, es suficiente para dar aviso oportuno en los dos casos examinados. Su delegación estima que, cuando un cliente recibe mercaderías, su primera obligación es inspeccionar el estado en que se encuentran. Para ser satisfactorias, las transacciones comerciales deben basarse en la fiabilidad empresarial, y ésta se verá menoscabada si se concede un período tan largo para dar aviso de los daños. Deben tenerse en cuenta los derechos del empresario de teminal así como los del cliente; en consecuencia, el artículo debe establecer un período de aviso más corto.

3. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que proceda a votación sobre la propuesta de Turquía (A/CONF.152/C.1/L.46).

4. Por 22 votos contra 4 y 9 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

5. El Sr. FUSAMURA (Japón) presenta la propuesta de su delegación con respecto al párrafo 2 del artículo 11 (A/CONF.152/C.1/L.41). En la 11a. sesión del Grupo de Trabajo sobre prácticas contractuales internacionales, se entendió que la expresión "receptor final" empleada en ese párrafo se refería a una persona que estuviera en disposición de inspeccionar las mercaderías (A/CN.9/298, párr. 69). Su delegación estima que ese entendimiento debe figurar expresamente en el artículo. Aunque podría aducirse que esto resulta obvio en el texto existente, sería conveniente contar con una disposición expresa al respecto.

6. El Sr. BONELL (Italia) dice que, si la propuesta del Japón se interpreta al pie de la letra, su delegación no tiene objeciones al respecto, aunque opina que es superflua. Las palabras "destinatario final" se han incluido deliberadamente en el proyecto porque se presume que dicho destinatario es una persona que está en disposición de inspeccionar las mercaderías. El orador teme, sin embargo, que el objetivo real de la propuesta del Japón sea introducir una formulación que pueda interpretarse como una condición que signifique "siempre que esté en disposición de inspeccionarlas". De ser así, su delegación no puede apoyar la propuesta. Es necesario suponer que el destinatario final está en disposición de inspeccionar las mercaderías y que el plazo empieza a correr a partir del momento en que se le entregan las mercaderías.

7. El Sr. RUSTAND (Suecia) concuerda con el representante de Italia. En una versión anterior del proyecto de Convenio se hizo referencia al "destino final" de las mercaderías. Se estimó que ese término era ambiguo, y a fin de aclararlo, se decidió emplear las palabras "destinatario final", en el entendimiento expresado por el representante del Japón. Por tanto, a la luz de los antecedentes, el significado del término está claro, y su delegación no es partidaria de ampliarlo.

8. El Sr. SCHROCK (Alemania) hace suyas las opiniones expresadas por los representantes de Italia y de Suecia. Al añadir las palabras sugeridas en la propuesta del Japón se podría dar la impresión de que algunos destinatarios finales están en disposición de inspeccionar las mercaderías y otros no, y esto podría ser causa de litigio. Si se presume que el destinatario final puede, por definición, inspeccionar las mercaderías, la propuesta del Japón no añade nada.

9. El Sr. FUSAMURA (Japón) dice que retirará su propuesta si la Comisión confirma la interpretación de su delegación y si considera innecesaria una referencia explícita a la facultad de inspeccionar.

10. El PRESIDENTE dice que el período de 60 días es un plazo general para dar aviso. No se debe considerar responsable al empresario de terminal más allá de ese plazo, independientemente de que haya conseguido o no a una persona que pueda inspeccionar las mercaderías.

11. El SR. FUSAMURA (Japón) retira la propuesta.

12. El PRESIDENTE dice que si no hay objeciones, entenderá que la Comisión aprueba la formulación del artículo 11 que figura en el documento A/CONF.152/5, con las enmiendas acordadas en la sesión anterior, y la remite al Comité de Redacción.

13. Así queda acordado.

Artículo 12 (A/CONF.152/C.1/L.17, L.47, L.53, L.58)

14. El PRESIDENTE observa que las propuestas presentadas en relación con el párrafo 1 del artículo 12 por las delegaciones de Turquía (A/CONF.152/C.1/L.47)
y Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.53) son fundamentalmente idénticas. Ambas tienen por objeto reducir de dos años a un año el plazo de prescripción de las acciones.

15. La Sra. EL OTMANI (Marruecos) dice que en el texto de la Comisión se dispuso un plazo de dos años sobre todo para beneficiar a las empresas de transporte marítimo y las terminales portuarias. La oradora opina que el objetivo de esa disposición es armonizar el proyecto de Convenio con las Reglas de Hamburgo.

16. El Sr. BONELL (Italia) dice que está dispuesto a apoyar el cambio. No debe olvidarse que, si bien las Reglas de Hamburgo prevén un plazo de dos años, los demás convenios relativos al transporte establecen, por regla general, un plazo de un año. Este último es más apropiado para las terminales de transporte, que suelen estar ubicadas en tierra.

17. El Sr. HORNBY (Canadá) apoya la propuesta de modificar el plazo de prescripción. Un año es el plazo que se aplica más frecuentemente a los porteadores, y uno de los principios rectores del Convenio es que los empresarios de terminales de transporte no deben recibir un tratamiento menos favorable que los porteadores.

18. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) lamenta que su delegación no pueda apoyar el cambio propuesto. Las Reglas de La Haya, aprobadas en 1924, disponían un plazo de un año, pero las Reglas de Hamburgo, aprobadas en 1978, y el Convenio Multimodal, aprobado en 1980, establecen dos años. Al redactar el proyecto del texto actual, se han tenido en cuenta los antecedentes de las conferencias en que se aprobaron las Reglas de Hamburgo y el Convenio Multimodal: si bien algunos países, como los Estados Unidos, estimaban que un plazo de prescripción de un año era suficiente, un cierto número de países en desarrollo objetaron que dicho plazo menoscababa los intereses de los cargadores de los países en desarrollo. El número de ejemplos proporcionados fue suficiente para influir en la decisión a favor de un plazo de dos años. El orador opina que en el Convenio debe seguirse el mismo criterio.

19. El Sr. RUSTAND (Suecia) concuerda con el representante de los Estados Unidos en que es inncesario reducir el plazo de prescripción. Pueden darse casos en que las medidas jurídicas se adelanten a los procesos judiciales; la reducción del plazo presionará a las partes a llevar el caso a los tribunales en circunstancias que tal vez habrían estado dispuestas a resolver una controversia amistosamente. Su delegación es partidaria de mantener el plazo de dos años en beneficio de los países que no están en condiciones de aceptar un plazo más corto.

20. El Sr. LAVIÑA (Filipinas) dice que su delegación comparte la opinión expresada por el representante de los Estados Unidos. Los intereses de los países en desarrollo se verán favorecidos con un plazo de prescripción de dos años. Por tanto, éste debe mantenerse.

21. La Sra. SISULA-TULOKAS (Finlandia) está de acuerdo en que debe mantenerse el plazo de dos años.

22. El Sr. ZHAO Chengbi (China) dice que el plazo de dos años está en consonancia con las Reglas de Hamburgo, así como con el Convenio Multimodal, y debe mantenerse. Algunos posibles signatarios del Convenio tal vez se muestren renuentes a aceptarlo si se reduce el plazo de prescripción a un año.

23. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que someta a votación la propuesta de reducir de dos años a un año el plazo de prescripción estipulado en el párrafo 1 del artículo 12.

24. Por 19 votos contra 10 y 5 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

25. La Sra. EL OTMANI (Marruecos) presenta la propuesta de su delegación relativa al párrafo 5 del artículo 12, que figura en el documento A/CONF.152/C.1/L.53. Este párrafo ha pasado a ser más pertinente que antes a la luz de la decisión adoptada por la Comisión de mantener el plazo básico de prescripción de dos años. Las acciones de repetición entabladas con arreglo al Convenio están plagadas de dificultades. En primer lugar, cabe mencionar el problema del daño imputable tanto al porteador como al empresario de terminal; es inevitable que existan vínculos entre el porteador, que deposita las mercaderías, y el empresario, que las toma a su cargo. En segundo lugar, al tratar de establecer las responsabilidades respectivas del porteador y del empresario en una determinada acción, es difícil obtener las pruebas necesarias debido a la forma en que las mercaderías pasan de uno a otro. En tercer lugar, el contrato de transporte obliga al destinatario a entablar la acción contra el porteador, pues el empresario se considera un simple intermediario; el ejercicio de una acción contra el empresario no protege sino parcialmente los intereses del destinatario, pues el empresario sólo puede ser responsable de la pérdida o el daño que le sea directamente imputable.

26. La solución inicialmente propuesta por su delegación, que la Comisión acaba de rechazar, consiste en imponer el mismo plazo de prescripción al porteador que al empresario. Esa propuesta estuvo motivada por las alarmantes discrepancias entre las Reglas de Hamburgo y el presente proyecto. Para el porteador, el plazo de prescripción previsto en el artículo 12 empieza a correr el día en que se hayan puesto las mercaderías en poder, ya sea de una persona facultada para recibirlas, o del empresario si esa persona no las ha recogido. El período de almacenamiento en la terminal está incluido en ese plazo. Sin embargo, para el empresario el plazo de prescripción comienza el día en que las mercaderías se hayan puesto en poder de una persona facultada para recibirlas. Si esa persona no las ha recogido después de transcurridos varios meses de almacenamiento, el plazo de prescripción se extenderá por un período equivalente. A juicio de la oradora, el plazo de prescripción debe comenzar a correr, incluso para el empresario, el día en que reciba las mercaderías o, al menos, el día en que las ponga a disposición de la persona facultada para recibirlas.

27. Otra discrepancia entre el presente proyecto y las Reglas de Hamburgo es que en estas últimas el plazo previsto para ejercitar acciones de repetición contra el porteador, incluso una vez expirado el plazo de prescripción, está fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento; el presente proyecto no hace ninguna referencia a la ley de ese Estado. Además, el plazo de prescripción de una acción de repetición contra el empresario es de 90 días desde la fecha en que la persona que ejercita la acción haya sido declarada responsable, es decir, al final de la acción ejercitada en su contra, mientras que para el porteador el período de 90 días comienza inmediatamente después de que se haya dado aviso de la acción, a saber, al principio del procedimiento. Por consiguiente, su delegación propone que una acción de repetición contra el empresario pueda ser entablada por un porteador u otra persona incluso después de expirado el plazo de prescripción, siempre que se entable dentro de los 30 días siguientes desde la fecha en que el porteador o esa otra persona haya sido demandado. La referencia a la presentación de una demanda en el texto de la propuesta de Marruecos significa, de hecho, la notificación al porteador u otra persona de que se ha entablado una acción en su contra.

28. Debe entenderse claramente que, conforme al texto actual del párrafo 5 del artículo 12, un empresario puede ser demandado incluso varios meses después de que haya entregado las mercaderías. En los países en desarrollo, donde el proceso judicial suele ser un asunto prolongado, la duración puede ser hasta de varios años. Una demanda por daños contra el porteador, incluidas las instancias de apelación, puede perfectamente durar varios años. El empresario no debe estar obligado a defenderse contra una reclamación por daños después de transcurrido un período tan largo ni a mantener sus registros indefinidamente ante la eventualidad de ser demandado.

29. El Sr. BONELL (Italia) dice que el razonamiento en que se basa la propuesta de Marruecos quedaría más claro si la Comisión dispusiera de antecedentes para examinar la historia de la redacción del párrafo 5 del artículo 12.

30. El PRESIDENTE dice que el origen de la disposición está en el Convenio sobre el Transporte Multimodal de 1980. En ese instrumento se planteó un problema análogo como consecuencia de los distintos plazos de prescripción establecidos en otros acuerdos, a los cuales se hacía referencia indirectamente y que podían abarcar hasta dos años o más. Por lo tanto, es necesario establecer que el empresario puede ser demandado después de expirado el plazo de dos años. Cuando se ejercite una acción contra el porteador, tal vez tres años después de que se hayan entregado las mercaderías, el porteador debe poder demandar al empresario si estima que éste es responsable del daño.

31. El Sr. BONELL (Italia) señala que la disposición correspondiente en el párrafo 4 del artículo 25 del Convenio sobre el Transporte Multimodal -similar al párrafo 5 del artículo 20 de las Reglas de Hamburgo- es completamente distinto al presente proyecto. El primero dispone que la acción de repetición podrá entablarse incluso después de expirado el plazo establecido por dicho Convenio "siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento". Observa que en el párrafo 157 del informe de la CNUDMI sobre la labor de su 22° período de sesiones (A/44/17) se afirma que "se propuso que se armonizara el párrafo 5 con el párrafo 5 del artículo 20 de las Reglas de Hamburgo estipulando que la acción de repetición podía entablarse dentro del plazo permitido por la ley del Estado en que se entablara el juicio, pero que el plazo permitido no debía ser inferior al de 90 días ...". Esa propuesta no fue aceptada.

32. El Sr. KATZ (Secretario de la Primera Comisión) añade que el Grupo de Trabajo sobre prácticas contractuales internacionales, en su 11° período de sesiones, se refirió a la falta de toda referencia en el proyecto de Convenio al plazo permitido por el derecho nacional, en contraste con lo establecido en el párrafo 5 del artículo 20 de las Reglas de Hamburgo.

33. El Sr. HORNBY (Canadá) recuerda que en el 22° período de sesiones de la CNUDMI su delegación observó que el párrafo 5 del artículo 12 del presente proyecto suscitaba considerable incertidumbre para el empresario dado que, como señaló la representante de Marruecos, las acciones de repetición en su contra podían entablarse varios años después de haber entregado las mercaderías. En vez de modificar el plazo de prescripción como propone la delegación de Marruecos, prefiere recomendar algo sugerido por el representante de Italia, a saber, que el párrafo 5 del artículo 12 se formule tomando como modelo la disposición correspondiente de las Reglas de Hamburgo. Es apropiado referirse al derecho nacional en lo que respecta a las acciones de repetición.

34. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que el problema planteado por la representante de Marruecos es en gran medida de orden práctico: el tiempo que puede transcurrir entre la entrega de las mercaderías y el ejercicio de una acción contra el empresario. El problema no es insalvable. Por cierto, podría resultar difícil conseguir un testimonio oral después de un período prolongado, pero es probable que los registros del empresario se conserven cuando menos 10 o incluso 20 años. Hay otro aspecto importante que no debe pasarse por alto: la posibilidad de que una acción contra el porteador u otra persona también esté sujeta a prescripción. Ciertos convenios relativos al transporte prevén un plazo de prescripción que puede ser de apenas un año, y las acciones de repetición contra el porteador tendrían que ejercitarse con arreglo al instrumento pertinente. Desde un punto de vista práctico, no es probable que transcurran muchos años sin que se entable una acción contra el empresario, dado que el párrafo 5 del artículo 12 del Convenio exige que se dé aviso al empresario del ejercicio de una acción contra el porteador. La reducción del plazo de prescripción de 90 a 30 días sólo tendría un efecto muy insignificante. El orador no tiene objeciones con respecto al párrafo 5 en su forma actual.

35. El Sr. KATZ (Secretario de la Primera Comisión) dice que el origen del párrafo 5 se remonta a los primeros proyectos de norma examinados por el Grupo de Trabajo sobre prácticas contractuales internacionales. En su octavo período de sesiones, el Grupo de Trabajo apoyó la idea de que el porteador estuviese facultado para ejercitar una acción de repetición contra el empresario después de haber expirado el plazo de prescripción; y que dispusiese de un plazo especificado, por ejemplo de 90 días, a partir del momento en que se le hubiese declarado responsable (A/CN.9/260, párr. 59). El proyecto de disposición resultante se refiere únicamente a un plazo de 90 días y no a los plazos previstos en el derecho nacional. Posteriormente, cuando examinó el artículo 12 del presente proyecto, el Grupo de Trabajo centró su atención en la cuestión de la fecha en que debía comenzar a correr el plazo de prescripción. Sólo en el período de sesiones de 1989 de la CNUDMI se cobró conciencia de que el proyecto de texto, contrariamente a las Reglas de Hamburgo, no contenía referencia alguna al derecho nacional.

36. El Sr. BONELL (Italia) agradece al Secretario su explicación. Estima que el problema se solucionaría en forma más apropiada si se formula el párrafo 5 del artículo 12 tomando como modelo la disposición correspondiente de las Reglas de Hamburgo. El orador hace una propuesta oral a tal efecto. Como las Reglas de Hamburgo y el Convenio sobre el Transporte Multimodal, el texto del proyecto de Convenio debe contener una referencia a la ley del Estado en que se ejercita la acción. El orador no está en condiciones de apoyar la propuesta de Marruecos.

37. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos) concuerda con el representante de Suecia en que la cuestión no debe causar ninguna dificultad particular, dado que el párrafo 5 del proyecto de la Comisión prevé la notificación al empresario. Hace suya la propuesta de Italia de armonizar el párrafo con la disposición correspondiente de las Reglas de Hamburgo, que contiene una referencia al derecho nacional. El problema de las acciones de repetición se trató en el párrafo 3 del artículo 1 de las Reglas de La Haya modificadas por el Protocolo Visby mediante una disposición que establece que dichas acciones podrán ser ejercidas incluso después de haber expirado el plazo de prescripción de un año "si lo son dentro del plazo determinado por la ley del tribunal que conozca del caso". No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a tres meses a partir del día en que la persona que ejerce la acción haya pagado la cantidad reclamada o "haya recibido a su vez una notificación de citación". En esa disposición se inspiró la redacción del párrafo 5 del artículo 20 de las Reglas de Hamburgo y del presente texto.

38. El PRESIDENTE observa que la propuesta de Marruecos no cuenta con mucho apoyo. Pregunta a la Comisión si desea preguntar el párrafo 5 del artículo 12 tomando como modelo la disposición correspondiente de las Reglas de Hamburgo.

39. La Sra. EL OTMANI (Marruecos) dice que estaría satisfecha con esa solución.

40. El Sr. RUSTAND (Suecia) aconseja cautela. En algunos casos podría existir un vacío en el derecho nacional que impida entablar acciones de repetición conforme a lo dispuesto en las Reglas de Hamburgo.

41. El Sr. SCHROCK (Alemania) dice que no tiene objeción a formular el texto sobre la base de las Reglas de Hamburgo. Sin embargo, el párrafo 5 del artículo 20 de las Reglas permite entablar una acción de repetición "siempre que se ejercite el plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento". La segunda oración de ese párrafo dispone que ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados 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". A ese respecto, la propuesta de Marruecos emplea las palabras "haya sido demandado", mientras que en el proyecto de la Comisión se prevé un plazo de 90 días desde la fecha en que el porteador u otra persona haya sido "declarado responsable", presumiblemente en virtud de una decisión de un tribunal. Tal vez ambos elementos deben quedar reflejados en el texto del Convenio.

42. El Sr. ILLESCAS (España) dice que su delegación se opone a la incorporación del párrafo 5 del artículo 20 de las Reglas de Hamburgo en el proyecto de Convenio, pues permitiría la existencia de un plazo indefinido para ejercitar acciones de repetición. Ese plazo debe precisarse en el Convenio y no dejarse al arbitrio del derecho del Estado en que se ejercite la acción; esto último exacerbaría la dificultad que ya presenta esta situación. Además, la propuesta de Marruecos de reducir el plazo de prescripción de 90 a 30 días entraña una reducción demasiado importante. En consecuencia, la delegación de España prefiere mantener el párrafo 5 en su forma actual.

43. El Sr. ZHAO Chengbi (China) dice que, tal como lo entiende su delegación, tanto las Reglas de Hamburgo como el Convenio sobre el Transporte Multimodal reconocen que otras partes pueden ejercitar acciones contra el porteador, aunque sólo dadas ciertas condiciones. Una de éstas es que lo permita el derecho nacional del país en que se ejercita la acción, y otra es que se imponga un plazo de prescripción de 90 días. Para muchos países, la inclusión de una referencia al derecho nacional en el párrafo 5 no añadiría ningún elemento de fondo al texto, pues ya ha quedado claro que la acción debe ejercitarse dentro de un plazo de 90 días y en la mayoría de los países existen disposiciones que prevén acciones de repetición de esa índole. Por tanto, la delegación de China estima que el párrafo 5 debe mantenerse en su forma actual.

44. El Sr. ABASCAL (México) propone, como solución de avenencia, que el párrafo 5 se mantenga en su forma actual y se añada un nuevo párrafo similar al artículo 23 de la Convención sobre la Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, adaptándolo según proceda.

45. El PRESIDENTE dice que la Comisión debe ante todo adoptar una decisión con respecto a la propuesta de Marruecos relativa al párrafo 5, que figura en el documento A/CONF.152/C.1/L.53, y pregunta a la representante de Marruecos si desea mantener la propuesta.

46. La Sra. EL OTMANI (Marruecos) retira la propuesta.

47. El Sr. BONELL (Italia) dice que es necesario examinar el párrafo 5 en su conjunto. La Comisión ahora tiene ante sí tres enfoques básicamente distintos. La filosofía en que se basan las Reglas de Hamburgo consiste en evitar toda injerencia en el derecho nacional, y en ese contexto el representante de Suecia tiene razón; eso procederá únicamente si las leyes nacionales consagran el derecho de repetición a condición de que la acción se ejercite dentro de un plazo no inferior a 90 días a contar del término del proceso principal sustanciado contra el porteador. El enfoque adoptado en el presente proyecto es casi diametralmente opuesto, pues permite ejercitar una acción de repetición destinada a ser satisfecha en su totalidad, pero cuyo ejercicio sólo es posible en forma limitada, habida cuenta de la condición de que dicha acción se ejercite dentro de un plazo de 90 días a contar del término del proceso iniciado contra el porteador u otra persona; la Comisión debe tener presente que ese proceso puede durar indefinidamente. La propuesta de México puede ser una alternativa sumamente interesante, pues añadiría un límite de 10 años y permitiría solucionar el problema por completo. El orador pide que se dé lectura al texto del artículo 23 de la Convención de 1974 sobre la Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías.

48. El Sr. BERGSTEN (Secretario Ejecutivo) da lectura a dicho artículo.

49. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que someta a votación la propuesta de Italia de adaptar el texto del párrafo 5 a las Reglas de Hamburgo.

50. Por 14 votos contra 5 y 4 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

51. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que proceda a votación a fin de decidir si desea añadir al texto una oración basada en el artículo 23 de la Convención sobre la Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías.

52. Por 12 votos contra 6 y 12 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

53. La Comisión aprueba el párrafo 5 sin modificaciones.

54. El Sr. SCHROCK (Alemania) presenta la propuesta que figura en el documento A/CONF.152/C.1/L.17. En general, el proyecto de artículo 12 resulta preciso, pues proporciona los elementos necesarios para determinar el plazo de prescripción de las acciones, según las circunstancias; incluso llega a especificar -y de este modo elimina una fuente de litigios- que el plazo no incluye el día en que comienza a correr. Sin embargo, cuando se trata de una pérdida total de mercaderías, persisten algunas dudas sobre si el plazo de prescripción empezará en el momento del envío o cuando se reciba el aviso de pérdida. A fin de mantener la precisión que figura en el resto del artículo -no tanto para fines jurídicos como matemáticos- la delegación de Alemania propone que se sustituyan las palabras "el día en que el empresario dé aviso a la persona facultada para reclamar por la pérdida de las mercaderías" por las palabras "el día en que la persona facultada para presentar una reclamación reciba del empresario aviso de que las mercaderías se han perdido". De este modo, el plazo de prescripción empezará a correr cuando se produzca la recepción. Si la Comisión hace suyo el razonamiento de la delegación de Alemania pero prefiere que el plazo empiece a correr en el momento del envío, el orador señala que no se opondrá a ello a condición de que se elimine la ambigüedad del texto en todas sus versiones. Esta tarea podría encomendarse al Comité de Redacción.

55. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) dice que su delegación no es partidaria de que se imponga al empresario, ni siquiera indirectamente, la carga adicional de determinar si se ha recibido su aviso. Por consiguiente, considera que debe mantenerse la noción de envío como punto de partida del plazo de prescripción. Estima que el texto de la Comisión, por lo menos en su versión inglesa, no es en absoluto ambiguo a este respecto.

56. El Sr. TARKO (Austria) destaca que el envío no permite suponer necesariamente la recepción. En lo que respecta a la persona facultada para presentar una reclamación, parece justo que el plazo de prescripción empiece a contar desde el momento en que reciba el aviso de pérdida. Por consiguiente, el orador se siente inclinado a apoyar la propuesta de Alemania.

57. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que en la versión rusa del proyecto de texto se emplea un verbo que describe una acción del empresario pero que abarca tanto la noción de envío como la de recepción. Está plenamente de acuerdo con la idea de que, independientemente del destino que aguarde a la propuesta de Alemania, se pida al Comité de Redacción que garantice la plena conformidad y falta de ambigüedad de todas las versiones del texto.

58. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que proceda a votación sobre el contenido de la propuesta de Alemania.

59. Por 13 votos contra 11 y 11 abstenciones, queda aprobada la propuesta.

60. La Sra. EL OTMANI (Marruecos) pregunta qué pasará si el destinatario se niega a aceptar el aviso o lo rechaza.

61. El PRESIDENTE contesta que, si bien la mayoría de los sistemas jurídicos prevén esta eventualidad, asimilando la recepción a la capacidad de recibir, durante la labor preparatoria de la Comisión el riesgo de esas complicaciones constituyó un argumento a favor de que el comienzo del plazo de prescripción coincidiera con el momento del envío. No obstante, la Comisión acaba de votar a favor de un principio diferente.

62. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) recuerda que en la tercera sesión (A/CONF.152/C.1/SR.3, párr. 22), su delegación planteó la cuestión del empleo de la expresión "declaración por escrito", contenida en el párrafo 4 del artículo 12. A su juicio, la Comisión tal vez tenga que decidir si remite las palabras "por escrito" al Comité de Redacción para que las defina, o las sustituye por la palabra "aviso", definida en el artículo 1. Su delegación quedaría plenamente satisfecha con esta última solución.

63. El Sr. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabón) pregunta si para facilitar la verificación pueda precisarse que el aviso se dé por escrito.

64. El PRESIDENTE señala que eso volvería a plantear la cuestión de definir qué se entiende por la expresión "por escrito".

65. La Comisión decide sustituir las palabras "declaración por escrito" que figuran en el párrafo 4 del artículo 12 por la palabra "aviso".

66. El Sr. MKWENTLA (Congreso Panafricano de Azanía) observa que en la versión inglesa el título del artículo 12 podría originar cierta confusión, por cuanto la palabra "Limitation" puede interpretarse de varias maneras diferentes. Tal vez "Prescription of actions" sería un título más adecuado.

67. El PRESIDENTE sugiere que el Comité de Redacción tome nota de esta observación e invita a la Comisión a que apruebe el texto del artículo 12 que figura en el documento A/CONF.152/5, en su forma enmendada, y lo remita al Comité de Redacción, habida cuenta de las observaciones formuladas durante el debate.

68. Así queda acordado.

Artículo 15 (A/CONF.152/C.1/L.7, L.57)

69. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) dice que el proyecto de Convenio tiene por finalidad colmar el vacío dejado por los instrumentos internacionales existentes relativos al transporte internacional de mercaderías, en particular el momento que en el comercio internacional sigue o precede inmediatamente al transporte por un porteador. Si este vacío se ha delineado claramente gracias a los esfuerzos del grupo de trabajo establecido en la tercera sesión para determinar si se debe incluir una definición de "porteador" en el Convenio (A/CONF.152/C.1/SR.3, párr. 61), el artículo 15 puede resultar superfluo, y su delegación propone que se suprima. En cualquier caso, se opondrá firmemente a que se incluya en el artículo 15 la noción, a su juicio intolerable, de que la legislación nacional tenga precedencia sobre el derecho internacional.

70. El PRESIDENTE dice que se tendrá en cuenta la declaración del orador anterior. Desde luego, el artículo 15 no tiene por única finalidad evitar que exista una superposición entre empresarios y porteadores: en la mayoría de los convenios internacionales relativos al transporte figura una disposición equivalente.

71. El Sr. SMITH (Australia) se refiere a la propuesta de su delegación que figura en el documento A/CONF.152/C.1/L.57. Existe una importante relación entre el texto actual del artículo 15, la definición propuesta de la palabra "porteador" en el artículo 1 y la propuesta presentada por los Estados Unidos de América a fin de modificar el artículo 2 (A/CONF.152/C.1/L.7). Las deliberaciones de la Comisión quizá hagan innecesario el artículo 15, pero si la Comisión decide mantenerlo de alguna manera, su delegación sugiere que vuelva a redactarse en la forma en que figura en su propuesta. Esta tiene principalmente por objeto aclarar el significado de la expresión "derivada de él". En el presente proyecto debería reflejarse la posibilidad de que los Estados aprueben convenios internacionales por medio de su legislación nacional sin ratificar oficialmente esos instrumentos. Las

palabras "derivadas de él" tal vez pueden dar lugar a una interpretación excesivamente amplia, por ejemplo, permitir que un Estado que aplique la mayoría o algunas de las disposiciones del Convenio y modifique otras, pretenda que la ley nacional tiene precedencia sobre el Convenio. La delegación de Australia ha consultado el informe relativo al debate celebrado por la Comisión sobre este tema en su 22° período de sesiones y ha encontrado lo que considera la expresión afortunada "derivada de él y que le corresponda". Esta parece ser una manera adecuada de describir esas leyes nacionales que deberían ser consideradas equivalentes a los tratados en lo que respecta al ámbito de aplicación del Convenio. Algunas otras consideraciones al respecto figuran en la propuesta revisada de Australia sobre la definición de la palabra "porteador" que ha de incluirse en el artículo 1 (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1).

72. El PRESIDENTE dice que la decisión de la Comisión sobre esa propuesta y la definición de la palabra "porteador" que se espera comunique el grupo de trabajo tendrán consecuencias para el destino del artículo 15. Por consiguiente, sugiere que se suspenda el debate sobre este artículo.

73. Así queda acordado.

Artículo 16

74. Queda aprobado el artículo 16 tal como figura en el documento A/CONF.152/5 sin que se formulen observaciones al respecto.

Se levanta la sesión a las 17.30 horas

15a. sesión

Viernes, 12 de abril de 1991, a las 9.30 horas

Presidente: Sr. BERAUDO (Francia)

A/CONF.152/C.1/SR.15

EXAMEN DE LOS ARTICULOS 1 A 16 Y 20 DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL (tema 3 del programa) (continuación) (A/CONF.152/5, 6, 7 y Add.1 y Add.1/Corr.1 y Add.2)

Artículos 1 (propuestas de nuevos apartados), 2 y 15 (continuación)
(A/CONF.152/C.1/L.7, L.8, L.19, L.32, L.44/Rev.1, L.56/Rev.1, L.57, L.61)

1. El Sr. SCHROCK (Alemania) presenta la propuesta encaminada a modificar el texto del encabezamiento del párrafo 1 del artículo 2 (A/CONF.152/C.1/L.8) y dice que la intención de la propuesta, con la adición de las palabras "que hayan sido prestados o se hayan hecho prestar", es que el texto del artículo 2 concuerde con el del apartado a) del artículo 1, en el que se define al empresario como la persona que toma a su cargo determinadas mercaderías a fin de prestar o de hacer prestar determinados servicios. Si la Comisión considera que la propuesta no tiene consecuencias de fondo, el orador no se opondrá a que se remita directamente al Comité de Redacción.

2. El Sr. LARSEN (Estados Unidos de América) apoya la sugerencia de que la propuesta de Alemania se remita al Comité de Redacción.

3. El Sr. MESCHERYAK (República Socialista Soviética de Ucrania) está de acuerdo con la idea en que se basa la propuesta alemana pero preferiría que las palabras "que hayan sido prestados o se hayan hecho prestar" se inserten en sustitución de las palabras "que se presten" en los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 2, en vez de insertarse en el encabezamiento de dicho párrafo. En el apartado c), a continuación de las palabras "servicios relacionados con el transporte" deberían añadirse las palabras "que hayan sido prestados o se hayan hecho prestar por un empresario".

4. La propuesta que figura en el documento A/CONF.152/C.1./L.8, junto con las sugerencias formuladas por el representante de la República Socialista Soviética de Ucrania, se remiten al Comité de Redacción.

5. El Sr. SOLIMAN (Egipto) presenta la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.32) encaminada a añadir las palabras "en el Convenio" después de las palabras "Estado Parte", en cada uno de los tres apartados del párrafo 1 del artículo 2. Sugiere que la propuesta se remita directamente al Comité de Redacción.

6. Así queda acordado.

7. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) presenta la propuesta relativa a los artículos 2 y 15 que figura en el documento A/CONF.152/C.1/L.7 y destaca el interés de su Gobierno por el proyecto de Convenio, declarando que las disposiciones que la Comisión ha aprobado hasta ahora son aceptables para los Estados Unidos. No obstante, se plantea un problema fundamental en relación con la condición jurídica de los tratados. ¿Debe permitir expresamente el Convenio que prevalezcan sobre él leyes nacionales promulgadas unilateralmente?
Su delegación ha intentado resolver el problema colaborando en los esfuerzos de la Comisión por volver a definir la palabra "empresario" que figura en el apartado a) del artículo 1, y también en la labor

del grupo de trabajo especial establecido para examinar una definición de la palabra "porteador". Una vez hecha la definición de esas dos palabras, el artículo 15 puede resultar innecesario o quizá no haya que cambiar el texto inicial del párrafo 1 del artículo 2. Si todo esto no resulta suficiente, su delegación propone que el concepto básico que enuncia el artículo 15 se traslade al párrafo 1 del artículo 2, tal como se indica en el cuarto párrafo de la propuesta de su delegación.

8. El PRESIDENTE considera muy recomendable un enfoque global de los artículos 1, 2 y 15, e invita a la Comisión a que examine en conjunto las propuestas pendientes relativas a esos tres artículos.

9. El Sr. SCHROCK (Alemania) hace uso de la palabra en su calidad de Presidente del grupo de trabajo especial establecido para examinar la inclusión en el Convenio de una definición de la palabra "porteador" y su eventual redacción (A/CONF.152/C.1/SR.3, párr. 15) y dice que el grupo de trabajo está compuesto por su propia delegación y por las de los Estados Unidos de América, el Reino Unido, Suecia y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, y que ha celebrado tres sesiones. Su labor ha dado por resultado la propuesta de añadir un nuevo apartado al artículo 1 que se indica en el documento A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1. La propuesta se basa en que no todos los Estados son partes en todos los convenios existentes en materia de transporte. Por consiguiente, se considera necesario incluir en el presente Convenio una referencia a la ley nacional aplicable. El grupo de trabajo ha procurado redactar una disposición que sea suficientemente flexible y al mismo tiempo suficientemente estricta. La Comisión quizá considere que el texto carece de precisión, pero ninguna otra formulación habría alcanzado consenso en el grupo de trabajo.

10. El Sr. ILLESCAS (España) contesta a una pregunta formulada por el PRESIDENTE y confirma que en la versión española del documento A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1 la palabra inglesa "relevant" se ha traducido por "aplicable", palabra que su delegación considera adecuada.

11. El Sr. SMITH (Australia) presenta la propuesta de su delegación encaminada a que se añada al artículo 1 un nuevo apartado que defina la palabra "porteador" (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1), y dice que trata de dos cuestiones distintas. La primera ya la ha mencionado el representante de los Estados Unidos, y es la relación existente entre el futuro Convenio y el derecho nacional. Aunque agradece los esfuerzos desplegados por el grupo de trabajo especial en relación con esta cuestión, considera que la expresión "la ley nacional aplicable", empleada en la propuesta del grupo, es demasiado amplia. Por ejemplo, un país podría ratificar el Convenio y después aprobar una ley que excluyera del Convenio a todos o a algunos empresarios. No debería permitirse que una ley de esta clase, que sin duda sería aplicable, pudiera determinar el ámbito de aplicación del Convenio. La situación puede originar difíciles problemas de principio y de carácter práctico. La frase "y regula la misma materia" tiene por finalidad superar esa dificultad. La propuesta de su delegación con respecto al artículo 15 que figura en el documento A/CONF.152/C.1/L.57 se refiere al mismo punto.

12. La segunda cuestión, en su opinión más importante, planteada por la propuesta de Australia relativa al artículo 1, es si el Convenio debe permitir que las empresas de carga y descarga independientes se excluyan a sí mismas del Convenio, amparándose en cláusulas "Himalaya" y otras similares de los conocimientos de embarque. Habida cuenta de lo dicho sobre el tema en el 22º período de sesiones de la Comisión y anteriormente en la actual Conferencia, tiene la impresión de que la mayoría de las delegaciones están en favor de que el Convenio incluya a las empresas de carga y descarga. Esta cuestión tiene considerable importancia, especialmente para los países de common law como el suyo. Su delegación considera que ello merece una clara decisión, independientemente de que se apruebe o no la propuesta de los Estados Unidos relativa al artículo 2 y de que se mantenga o no el artículo 15.

13. El Sr. BONELL (Italia) dice que su delegación considera importante que el Convenio incluya una definición de la palabra "porteador", pero no está de acuerdo con la redacción escogida por el grupo de trabajo especial por las razones expuestas por el representante de Australia. Recomienda firmemente que se utilice la definición propuesta por Australia, pero sin la segunda parte de la frase, que empieza con las palabras "pero no el intermediario no porteador". A su juicio, la primera parte abarca prácticamente todos los problemas relativos a las empresas de carga y descarga independientes.

14. El PRESIDENTE dice que en el proyecto de artículo 15 y en las propuestas de los Estados Unidos y de Australia relativas a los artículos 1, 2 y 15 (A/CONF.152/C.1/L.17, L.56/Rev.1, L.57) se incorpora la noción de derecho derivado. Pide al Secretario de la Comisión que, teniendo en cuenta los antecedentes del proyecto de artículo 15, explique si derecho derivado significa la legislación nacional inspirada por un convenio internacional o copiada de él, o la legislación nacional encaminada a aplicar un convenio internacional.

15. El Sr. KATZ (Secretario de la Primera Comisión) dice que la idea de subordinar el presente Convenio a los convenios internacionales relativos al transporte de mercaderías se ha incorporado en el proyecto de Convenio desde el principio. En el primer proyecto de artículo 15 de la Secretaría (A/CN.9/WG.II/WP.56, pág. 24) se estipulaba entre corchetes que el Convenio debía subordinarse a cualquier ley nacional relativa al transporte internacional de mercaderías. En su debate ulterior del proyecto de artículo, el Grupo de Trabajo sobre prácticas contractuales internacionales consideró que el proyecto de Convenio debía subordinarse al derecho nacional que aplique los convenios internacionales de transporte; también acordó (A/CN.9/298, párr. 77) que debía modificarse la redacción del artículo a fin de subordinar el Convenio únicamente a la legislación nacional que aplicara una convención relativa al transporte internacional de mercaderías, y no a otras leyes nacionales sobre el mismo tema. El texto que aprobó finalmente para tal fin (A/CN.9/298, párr. 112) subordina el proyecto de Convenio a todo convenio internacional relativo al comercio internacional de mercaderías y también a cualquier ley de un Estado "que tenga por efecto aplicar una convención relativa al transporte de

mercaderías o que se fundamente en ella"; se rechazó una propuesta formulada en dicho momento para suprimir las palabras "o se fundamente en ella". Se acompañó la explicación de que (ibid., párr. 111) las palabras "que se fundamente en ella" se referían a leyes vigentes en otros países derivadas de las disposiciones de instrumentos sobre transporte internacional en los cuales el país no era parte". En su examen del proyecto de artículo 15, la CNUDMI, después de nuevo debate, convino en adoptar las palabras aprobadas por el Grupo de Trabajo, declarando en su informe que, a su juicio, "el texto en cuestión no subordinaba el proyecto de Convenio a leyes nacionales que no se fundamentaran en alguna convención relativa al transporte internacional de mercaderías o no tuvieran por objeto dar efecto a tal convención" (A/44/17, párr. 162).

16. El PRESIDENTE dice que es preferible que en el Convenio se omita toda referencia a la legislación derivada, ya que la inclusión de esa noción ha dado lugar a ambigüedades. Pregunta a la Comisión si considera que el Convenio debe subordinarse estrictamente a la legislación internacional basada en los convenios internacionales y que los aplique.

17. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos) dice que si se mantiene el artículo 15 su delegación preferiría que se refiriera únicamente a los convenios internacionales. Ello es necesario para fomentar la uniformidad del derecho internacional al subordinar el presente Convenio únicamente a otros acuerdos internacionales, a fin de evitar la posibilidad de que la aplicación del Convenio se vea afectada por una legislación nacional ulterior.

18. Con respecto a la propuesta presentada por el grupo de trabajo especial (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1), al principio su delegación había considerado que la palabra "aplicable" podría resolver adecuadamente la dificultad planteada por el representante de Alemania, que ha señalado que no todos los Estados son partes en todos los convenios de transporte vigentes. Observa por ejemplo que la URSS no ha firmado las Reglas de Hamburgo pero ha incorporado gran parte de su contenido en su legislación nacional. No obstante, las expresiones equivalentes utilizadas en las versiones española y francesa de la propuesta plantean problemas graves, probablemente de fondo.

19. El Grupo de Trabajo sobre prácticas contractuales internacionales ha utilizado el artículo 25 de las Reglas de Hamburgo como modelo general para el proyecto de artículo 15, pero el artículo anterior se había enunciado en términos muy sucintos a fin de tratar temas concretos; hasta el quinto y último párrafo no se encuentra una formulación general del tipo empleado por el Grupo de Trabajo en el artículo 15 del texto actual. En otras palabras, el lenguaje del proyecto de artículo 15 se ha extraído de una disposición de ámbito específico y se le ha dado un alcance más amplio. En su opinión, puede prescindirse del artículo 15 si en las definiciones del artículo 1 se instituye una subordinación satisfactoria del Convenio.

20. Con respecto a la disposición de la propuesta de Australia relativa a los intermediarios no porteadores (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1), el grupo de trabajo ha sostenido sistemáticamente que las empresas de carga y descarga independientes deben entrar en el ámbito del Convenio. El problema es que no son porteadores, aunque puedan tener derecho en parte a la protección de que gozan los porteadores. Su delegación se opone a la disposición de Australia al respecto, ya que convertiría en ilegal el principio de la "cláusula Himalaya", observado en muchos ordenamientos jurídicos de common law en países miembros del Commonwealth y en los Estados Unidos; en virtud de dicho principio la protección que ofrecen a los porteadores las convenciones internacionales y las legislaciones nacionales puede hacerse extensible a las empresas de carga y descarga, a fin de que gocen de la misma protección en todas las acciones judiciales de indemnización que se entablen contra ellos.

21. La Sra. SKOVBY (Dinamarca) dice que en el presente Convenio no debe definirse el concepto de porteador, dado que no se trata de un convenio de transporte de mercaderías. No obstante, si se opta por ello, prefiere la formulación propuesta por el grupo de trabajo especial, aunque el término "aplicable" plantee problemas; en su opinión, este término hace referencia a la legislación nacional de efectos similares a los de un convenio internacional. Considera que el artículo 15 es necesario y que no debe hacer referencia a convenciones especiales vigentes.

22. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que su delegación ha mencionado la posibilidad de incluir en el Convenio una definición del término "porteador" (A/CONF.152/C.1/SR.3, párr. 50). La solución sugerida por el grupo de trabajo especial es necesariamente una solución de transacción; la palabra "aplicable" es efectivamente imprecisa, pero forma parte de la transacción. Sus conocimientos limitados del derecho anglosajón le impiden tomar posición sobre la cuestión crucial de la situación de los intermediarios no porteadores en la propuesta de Australia. Si es imposible definir con claridad el término "porteador", lo mejor es no definirlo. Por otra parte, considera importante mantener el artículo 15 y no está de acuerdo con el representante de los Estados Unidos en que puede dar a entender que cualquier ley nacional puede prevalecer sobre el Convenio. Las palabras "que tenga por efecto aplicar o que se fundamente en" le parecen muy concretas y cree que deben figurar en el artículo; de lo contrario, pueden surgir problemas en países cuyo ordenamiento jurídico no permite asimilar los convenios internacionales a la legislación nacional a efectos de aplicación. En su opinión, el claro entendimiento de la cuestión que la CNUDMI expresa en su 22° período de sesiones (A/44/17, párr. 162) debería disipar las dudas de la delegación de los Estados Unidos.

23. El Sr. OCHIAI (Japón) dice que el proyecto de apartado a) del artículo 1, modificado por la Comisión, excluye a los porteadores del ámbito de aplicación del Convenio. A juicio de su delegación, esta disposición no autoriza a las empresas de carga y descarga a eludir su aplicación amparándose en la protección que una cláusula del conocimiento de embarque pueda conceder al porteador. Por consiguiente, aprueba el contenido de la disposición correspondiente de la propuesta de Australia (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1). Con respecto a la propuesta presentada por el grupo de trabajo especial

(A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1), considera que la palabra "covering", en la versión inglesa, es ambigua y debe reemplazarse por la palabra "governing". En cuanto al artículo 15, su delegación es partidaria de que se suprima la referencia a la ley nacional.

24. El Sr. ABASCAL (México) dice que su delegación prefiere no incluir ninguna definición del término "porteador" en el Convenio, entre otras razones porque no es un convenio de transporte de mercaderías. Por lo que respecta a la referencia a la ley nacional en el artículo 15, considera que el artículo debe referirse exclusivamente a las leyes de ejecución de convenios internacionales y no a otras leyes nacionales, porque de lo contrario saldrá perjudicada la uniformidad que el Convenio procura conseguir.

25. El Sr. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabón) dice que si la Comisión considera que debe incluirse una definición del término "porteador", la definición debe ser funcional y no formal, es decir, basada en la actividad realizada por el porteador y no en su condición jurídica. Una vez definida esa actividad, será posible determinar los derechos y obligaciones resultantes del porteador. Además, su delegación cree que debe evitarse toda referencia a la ley nacional, incluso a la derivada de otra legislación.

26. El Sr. INGRAM (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) dice que las observaciones sobre el empleo de la palabra "aplicable" en la definición del término "porteador" propuesta por el grupo de trabajo especial le han convencido de que la definición es demasiado imprecisa. No obstante, es mejor incluir una definición del término en el Convenio; la que propone Australia es más clara, pero no apoya la parte del texto que hace referencia a los intermediarios no porteadores.

27. El orador considera que es conveniente mantener el artículo 15, pero cree que la Comisión debe suprimir las palabras "o que se fundamente en ella". A su entender, las palabras "que tenga por efecto aplicar" tienen un significado más amplio y permiten que la ley nacional difiera considerablemente del Convenio. En la propuesta de Australia se emplean las palabras "y regula la misma materia" para recalcar que la ley nacional debe coincidir con el Convenio. Es importante que el texto indique claramente la prioridad de los convenios internacionales.

28. El Sr. ZHAO Chengbi (China) dice que también su delegación considera que debe mantenerse el artículo 15. El Convenio se basa en un doble sistema de fuentes de derecho y es importante subrayar su carácter universal; si el texto da excesiva importancia a la ley nacional, perderá su razón de ser y su ámbito de aplicación. En opinión de su delegación, las leyes nacionales deben examinarse dentro del marco general de los convenios internacionales. Esto debe tenerse presente si en una determinada esfera del Convenio hubiera que hacer hincapié en la ley nacional.

29. Con respecto a la palabra "porteador", su delegación ya ha dicho que no se opondrá a una buena definición. A su juicio, la definición propuesta por el grupo de trabajo especial no es ideal, y concretamente la referencia a la ley nacional aplicable puede causar graves problemas de aplicación. Por todo lo antedicho, su delegación ha decidido oponerse a la inclusión de una definición del término "porteador" en el Convenio.

30. El Sr. ERIKSSON (Finlandia) dice que su delegación prefiere que el Convenio no contenga ninguna definición del término "porteador", ya que considera que este término está suficientemente definido en diversos convenios de transporte. Si una mayoría de delegaciones desea que se incluya la definición, hay que procurar que sea lo más clara posible. El orador recuerda que después de que la Comisión decidiera emplear la palabra "porteador" en el párrafo 4 del artículo 11 (A/CONF.152/C.1/SR.13, párr. 74), se señaló que la decisión no afectaba al artículo 15.

31. El Sr. SOLIMAN (Egipto) dice que el artículo 15 rige la relación entre el proyecto de Convenio y otros convenios internacionales de transporte en los que pueda ser parte un Estado. La disposición que figura en el artículo 15 no afecta a los derechos y obligaciones derivados del Convenio. Cada convenio tiene su ámbito de aplicación y el texto que examina la Comisión es equilibrado y está en armonía con los principios generales de derecho internacional. Además, se basa en el artículo 25 de las Reglas de Hamburgo. Su delegación es partidaria de mantener el texto actual del artículo 15.

32. El Sr. HORNBY (Canadá) dice que su delegación considera que, si el término "porteador" se define adecuadamente en el artículo 1, probablemente no hará falta incluir el artículo 15 en el Convenio. Ahora bien, si una mayoría de delegaciones cree que debe mantenerse el artículo 15, será preferible que se supriman las palabras "o que se fundamente en ella", para dejar bien claro que el texto establece la prioridad de los convenios de transporte y de otros convenios internacionales y su relación con el nuevo Convenio.

33. Con respecto a la definición del término "porteador", su delegación apoya firmemente el texto propuesto por Australia. La última parte del texto hará posible que las empresas de carga y descarga queden abarcadas por el Convenio. Este punto es fundamental, pues de no ser así en algunos países dichas empresas podrían recurrir a cláusulas del conocimiento de embarque para eludir la responsabilidad.

34. El Sr. NAOR (Israel) dice que, a juicio de su delegación, no hay ninguna necesidad de definir la palabra "porteador" en el Convenio. Sin embargo, si las delegaciones opinan lo contrario, su delegación apoyará el texto propuesto por el grupo de trabajo especial (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1).

35. El Sr. TARKO (Austria) dice que, dado que la Comisión ha introducido el concepto de porteador en el Convenio, se le debe definir en el texto. Su delegación es partidaria de la definición de Australia y considera que las palabras "y regula la misma materia" son de gran valor. Cree que la Comisión debe mantener el artículo 15 y que cabría mejorarlo agregándole esas palabras.

36. El Sr. ILLESCAS (España) dice que si la Comisión decide incluir una definición del término "porteador" en el proyecto de Convenio, su delegación preferirá el texto propuesto por el grupo de trabajo especial. Considera que la propuesta del grupo de trabajo significa que el ámbito de aplicación del Convenio reflejará las realidades del transporte internacional de mercaderías. Si se acepta la primera parte de la definición de Australia, los porteadores con actividades internacionales quedarán excluidos del ámbito de aplicación del Convenio. Por consiguiente, su delegación prefiere el texto del grupo de trabajo especial. La segunda parte de la definición de Australia es totalmente inaceptable para su delegación.

37. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que el texto preparado por el grupo de trabajo especial contiene probablemente la mejor definición del término "porteador", pues a pesar de sus deficiencias tiene un alcance universal. La definición de Australia suscita en su delegación serias objeciones de principio. La propuesta del grupo de trabajo especial es aplicable a todos los países; al afirmarse que en el Convenio se entiende por porteador a la persona que es porteador en virtud de un convenio internacional o de la ley nacional aplicable, quedan incluidos todos los países, independientemente de que sean o no sean partes en un convenio. La definición de Australia contiene el severo requisito de que la ley nacional debe regular la misma materia que un convenio internacional.

38. El nuevo Convenio se aplicará principalmente en relación con el transporte de mercaderías por mar en operaciones desarrolladas con arreglo a las Reglas de La Haya, que sólo han sido suscritas por 50 Estados. Los demás Estados poseen una legislación nacional que puede diferir en determinados aspectos de las Reglas de La Haya. Por tanto, siempre existirá el peligro de que haya una controversia en la cual se alegue que la legislación nacional de un Estado que no haya suscrito las Reglas de La Haya no está en conformidad con dichas Reglas. Una persona que sea considerada como porteador por su legislación nacional quizá no sea considerada como porteador a los efectos del nuevo Convenio.

39. Su delegación estima que si la Comisión decide aprobar una definición del término "porteador", entonces el texto propuesto por el grupo de trabajo especial es preferible al de la propuesta australiana, que obligaría a incluir en el Convenio disposiciones para que los Estados puedan obtener el reconocimiento de sus legislaciones nacionales en las que se defina el término "porteador". Su delegación estima que la propuesta japonesa en favor de sustituir la palabra "covering" en el texto inglés de la propuesta del grupo de trabajo por la palabra "governing" es sensata.

40. En cuanto al artículo 15, las normas jurídicas vigentes en todos los países disponen en principio que los convenios internacionales prevalezcan sobre la legislación nacional. El texto actual del artículo 15 plantea algunas dudas, ya que se puede considerar que establece la posibilidad de que la legislación nacional tenga prioridad sobre el Convenio. El orador estima que la Comisión debe reflexionar sobre esta cuestión y aprobar un texto que evite ese tipo de situaciones dudosas.

41. El Sr. SCHROCK (Alemania) dice que, si se conserva el artículo 15, está dispuesto a aceptar la sugerencia austríaca en favor de insertar en él las palabras "y regula la misma materia" a fin de atender las preocupaciones manifestadas en la Comisión. Si no se acepta la definición australiana del término "porteador", la Comisión podría estudiar la posibilidad de aprobar la definición propuesta por el grupo especial de trabajo. Conviene sin reservas en que la palabra "covering" debe sustituirse por la palabra "governing" en el texto inglés.

42. En cuanto a la palabra "correspondientes", la Comisión puede resolver si la parte de la frase en que aparece dicha palabra debe revestir un carácter más sustancial mediante la utilización de las palabras "que regula la misma materia", o si prefiere el texto menos preciso del grupo de trabajo especial.

43. El Sr. MESCHERYAK (República Socialista Soviética de Ucrania) dice que la finalidad del artículo 15 era correlacionar las normas del proyecto de Convenio con las de otros convenios internacionales de transporte, y regular la manera en que pasan a formar parte de la legislación nacional. No estima necesario que el Convenio precise más esta cuestión y cree que lo mejor sería suprimir del proyecto el artículo 15.

44. El Sr. SMITH (Australia) recuerda a la Comisión que su delegación ha propuesto una nueva redacción del artículo 15 (A/CONF.152/C.1/L.57). Australia puede aceptar la sugerencia del Japón de que la palabra "covering" sea sustituida por la palabra "governing" en el texto inglés de la definición del término "porteador" que ha propuesto (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1). El representante de la Unión Soviética ha indicado que la utilización de las palabras "y regula la misma materia" en la definición propuesta por Australia daría a entender que el Estado cuya legislación nacional se invocase a los efectos del Convenio hubiera debido suscribir el instrumento nacional que menciona la definición. No es ésta la interpretación de Australia: la frase indica simplemente que el Estado interesado ha resuelto incorporar el instrumento internacional en su legislación nacional, a pesar de que no tenía la obligación de hacerlo en virtud de ningún tratado. La correspondencia a que se refiere la definición de Australia afecta al contenido, no a la fuente de la obligación.

45. En respuesta a la cuestión planteada por el representante de los Estados Unidos, que ha dicho que la disposición propuesta por Australia en relación con los intermediarios que no son porteadores obstaculizaría la aplicación de la "cláusula Himalaya" en las jurisdicciones de common law, el orador hace constar que su delegación no tiene en absoluto la intención de inmiscuirse en las decisiones judiciales adoptadas bajo la jurisdicción de otro Estado. Dichas decisiones incumben a la legislación

nacional, mientras que la Conferencia está procurando elaborar normas uniformes, y la cuestión de que se trata es la de saber qué papel desempeña el derecho nacional a este respecto. En realidad, debido a la forma en que están redactados actualmente los artículos 1 y 15, las legislaciones nacionales podrán seguir influyendo en la forma en que determinadas jurisdicciones interpreten el Convenio. Esta es la cuestión a que realmente se refería su delegación.

46. Se alegra de haber oído decir al representante del Japón que la delegación del Japón interpreta el texto del apartado a) del artículo 1, según lo ha enmendado la Comisión, en el sentido de que incluye a los empresarios de carga y descarga aunque hayan estado desempeñando sus funciones al amparo de una cláusula "Himalaya" o de una cláusula análoga del conocimiento de embarque. Si esa es la conclusión a que ha llegado la Comisión en su conjunto, su delegación retirará de buena gana la segunda parte de la propuesta que ha hecho en el documento A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1. La intención de dicha propuesta era sencillamente eliminar toda posible ambigüedad acerca de la interpretación que a dicho respecto daban al Convenio los Estados que poseían regímenes de jurisprudencia diferentes. Si la Comisión acepta la definición australiana en principio, el orador no tiene inconveniente alguno en que el Comité de Redacción busque un texto más apropiado para la expresión "y regula la misma materia".

47. El PRESIDENTE sugiere que, antes que nada, la Comisión vote sobre la inclusión de una definición del término "porteador" en el artículo 1.

48. Por 17 votos contra 8 y 6 abstenciones, la Comisión decide que el proyecto de Convenio no incluya una definición del término "porteador".

49. El Sr. BONELL (Italia) desea hacer constar en acta que su delegación propugna firmemente que, al interpretar el concepto de "porteador" a los efectos del Convenio, se siga un enfoque autónomo y, de ser posible, uniforme en el plano internacional.

50. El PRESIDENTE invita a la Comisión a examinar la parte de la propuesta de Australia que figura en el documento A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1 que trata de los intermediarios no porteadores.

51. El Sr. SMITH (Australia) explica a la Comisión que la finalidad de dicha parte de su propuesta es que los empresarios de carga y descarga queden abarcados por el Convenio independientemente de que estén o no estén operando al amparo de una cláusula del conocimiento de embarque.

52. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) agradecería que se le aclarase más la situación. Ha creído entender que el representante de Australia había dicho que la propuesta no estaba encaminada a impugnar la aplicabilidad del principio de la "cláusula Himalaya" en las jurisdicciones en que dicha aplicabilidad había quedado establecida.

53. El PRESIDENTE dice que, según entiende, la intención de Australia es dejar bien claro que el Convenio se aplica a los empresarios de carga y descarga en todas las circunstancias, independientemente de que estén o no estén operando al amparo de una cláusula "Himalaya" o de otro cláusula similar que, de lo contrario, les permitiría beneficiarse de los límites de responsabilidad aplicables a los porteadores.

54. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) dice que su delegación opina que el Convenio debe proteger la aplicación de la "cláusula Himalaya". La empresa de carga o descarga tiene que saber con seguridad si puede o no puede invocar dicha cláusula. Si puede, no quedará necesariamente abarcada por las disposiciones del Convenio, pero en todas las demás circunstancias sí que quedará. Esta es la interpretación que los Estados Unidos de América dan a la definición del término "empresario".

55. El Sr. ILLESCAS (España) dice que su delegación teme que la segunda frase del apartado a) del artículo 1, según ha quedado modificada por la Comisión, no tenga la misma significación que tenía antes, ya que la Comisión ha resuelto no incluir una definición del término "porteador" en dicho artículo 1. Sugiere que la Comisión vuelva a considerar la redacción del apartado a) que figuraba en el documento A/CONF.152/5.

56. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) comparte la sugerencia.

57. El Sr. RUSTAND (Suecia) comparte también la sugerencia. El grupo de trabajo especial que se ha encargado de formular una definición del término "porteador" podrá siempre, en última instancia, aceptar la redacción de la segunda frase del apartado a) del artículo 1 que hubiera quedado si se hubiese aprobado la propuesta del Japón (A/CONF.152/C.1/L.19).

58. El Sr. SMITH (Australia) pregunta si la Comisión tendrá oportunidad de votar sobre la propuesta del Japón, que todavía no ha sido discutida.

59. El PRESIDENTE dice que eso equivaldría a volver a abrir el debate sobre el apartado a) del artículo 1.

60. El Sr. BONELL (Italia) sugiere que la Comisión decida antes que nada si resuelve o no resuelve conservar el texto que ha aprobado ya. Si lo rechaza, entonces podría examinar otras fórmulas sustitutivas, incluida la propuesta del Japón.

61. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que, de conformidad con el artículo 33 del reglamento, vote sobre la propuesta en favor de volver a abrir el debate acerca del apartado a) del artículo 1.

62. Por 16 votos contra 6 y 10 abstenciones, queda aprobada la propuesta.

63. El PRESIDENTE hace observar que la Comisión tiene ante sí el texto del apartado a) del artículo 1 que ha aprobado ya, la propuesta del Japón (A/CONF.152/C.1/L.19) y una propuesta presentada por Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.61). Ahora bien, por el momento quizá desee reanudar los debates acerca del artículo 15. Le parece que la Comisión opina que el proyecto de Convenio debe tener preferencia sobre toda clase de leyes nacionales. Con arreglo al artículo 15, únicamente los convenios internacionales o las leyes nacionales que los pongan en práctica podrán limitar el alcance del Convenio. Esto hace que las palabras "o que se fundamente en ella" puedan plantear dificultades, ya que se prestan a diferentes interpretaciones. Se ha propuesto que se supriman esas palabras.

64. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que su delegación no puede aprobar la supresión de dichas palabras. Tiene la impresión de que muchos representantes son partidarios de conservarlas, quizá con la adición de las palabras "y regule la misma materia".

65. El PRESIDENTE no estima que dicha redacción deje aclaradas las cosas; más bien daría la impresión de que los Estados podrían fundamentar las leyes nacionales en otros convenios internacionales que no hubieran ratificado y que dichas leyes podrían tener prioridad sobre el Convenio que se discute.

66. Invita a la Comisión a votar sobre la sugerencia de que se supriman las palabras "o que se fundamente en ella" en el artículo 15.

67. Por 20 votos contra 4 y 9 abstenciones, queda aprobada la sugerencia.

68. El Sr. SMITH (Australia) dice que, en vista de la decisión que se acaba de adoptar, su delegación retira la propuesta que figura en el documento A/CONF.152/C.1/L.57.

Se levanta la sesión a las 12.40 horas

16a. sesión

Viernes, 12 de abril de 1991, a las 14.30 horas

Presidente: Sr. BERAUDO (Francia)

A/CONF.152/C.1/SR.16

EXAMEN DE LOS ARTICULOS 1 A 16 Y 20 DEL PROYECTO DE CONVENCION SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL (tema 3 del programa) (continuación) (A/CONF.152/5, 6, 7 y Add. 1 y Add.1/Corr.1 y Add.2)

Artículos 1, 2 y 15 (continuación) (A/CONF.152/C.1/L.7, L.19, L.61)

1. El Sr. RUSTAND (Suecia), explicando su voto relativo a la enmienda al artículo 15 hecha en la sesión precedente, dice que la Comisión dio un paso atrás al decidir la supresión de las palabras "o que se fundamente en ella". Como resultado de esto surgen dudas sobre el efecto de las convenciones internacionales en países en que, sin ratificarlas, han incorporado las principales disposiciones de dichas convenciones en el derecho interno. Por ejemplo, pese a que Suecia no ha ratificado el Convenio relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, su derecho nacional del mar se basa en los principios consagrados en ese Convenio. El texto original del artículo 15 claramente subordina el derecho nacional al derecho internacional. Sin embargo, como resultado de la decisión del Comité, los tribunales que se ocupan de los derechos y deberes relativos al transporte de mercaderías no podrán tener debidamente en cuenta las leyes nacionales pertinentes derivadas de las convenciones internacionales relativas al transporte.

2. El PRESIDENTE dice que ahora la Comisión tiene ante sí tres opciones para la última oración del apartado a) del artículo 1: mantener el texto ya seleccionado por la Comisión, a saber: "Sin embargo, no se considerará empresario a una persona que sea porteador"; volver a la formulación original utilizada en el texto de la Comisión (A/CONF.152/5), reabriendo así el debate sobre el párrafo; o, por último, reemplazar la referencia general a "porteador" por una formulación más compleja propuesta por la delegación del Japón (A/CONF.152/C.1/L.19).

3. El Sr. OCHIAI (Japón), presentando la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.19), dice que la diferencia principal entre su propuesta y el texto original estriba en el tratamiento de las empresas de carga y descarga. La propuesta aclararía que las empresas de carga y descarga están incluidas en el ámbito de la Convención, como es el deseo de la mayoría de los miembros de la Comisión, independientemente de cualquier sedicente cláusula "Himalaya" existente en el conocimiento de embarque. En el texto original no queda claro si están o no incluidas las empresas de carga y descarga. Otra razón por la que se presenta la propuesta es la notoria dificultad de definir al "porteador". Las palabras "de conformidad con las normas jurídicas aplicables al transporte" resuelven esa dificultad.

4. El PRESIDENTE observa que el propósito de la propuesta del Japón es excluir los efectos de la clásula "Himalaya": incluso si una empresa de carga y descarga está abarcada por la cláusula Himalaya, quedará abarcada por la Convención. En su opinión, conforme al texto existente, las empresas de carga y descarga están abarcadas por la Convención, aunque podría plantearse un problema de interpretación a ese respecto.

5. La Srta. VAN DER HORST (Países Bajos) dice que no puede apoyar el texto original de la última oración del apartado a) del artículo 1 ni la propuesta del Japón, dado que en ambas se utiliza la palabra "responsable". La oradora prefiere la propuesta de Alemania aprobada anteriormente por la Comisión, conforme a la cual la última oración del apartado a) del artículo 1 diría lo siguiente: "Sin embargo, no se considerará empresario a una persona que sea porteador". El texto original supondría que un porteador que hubiese sido legalmente exonerado -por ejemplo, con arreglo a las Reglas de La Haya-Visby- de la responsabilidad de las mercaderías antes de la carga y después de la descarga podría ser considerado responsable de conformidad con la Convención. Esa es la dificultad inherente a la palabra "responsable". En cambio, la oradora está en condiciones de aceptar la propuesta del Japón si se suprimen las palabras "responsable de las mercaderías". De haber sabido que el rechazo de la propuesta tendiente a definir la palabra "porteador" significaría volver al texto original del apartado a) del artículo 1, habría votado a favor de una definición de "porteador".

6. El PRESIDENTE invita a la Comisión a someter a votación la propuesta del Japón (A/CONF/152/C.1/L.19).

7. Hay 8 votos a favor, 8 en contra y 12 abstenciones.

8. Queda rechazada la propuesta.

9. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que proceda a votación sobre la propuesta de restablecer el texto original de la última oración del apartado a) del artículo 1 (A/CONF.152/5).

10. Por 12 votos contra 8 y 8 abstenciones, queda aprobada la propuesta.

11. El Sr. ROMAN (Bélgica), presentando la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.61), dice que su propósito es proteger al empresario de ser considerado responsable en circunstancias en que no pueda ejercer un control efectivo.

12. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que someta a votación la propuesta de Bélgica.

13. Hay 11 votos a favor, 11 votos en contra y 6 abstenciones.

14. Queda rechazada la propuesta.

15. El PRESIDENTE señala que la decisión de la Comisión de suprimir, en el apartado a) del artículo 1, toda referencia al porteador tiene consecuencias para el ámbito de aplicación de la Convención. Los Estados Unidos proponen que en el artículo 2 se introduzca una referencia a otros convenios internacionales (A/CONF.152/C.1/L.7).

16. El Sr. SWEENEY (Estados Unidos de América) retira la propuesta.

Artículo 13 (continuación) (A/CONF.152/C.1/L.22)

17. El Sr. MORAN (España) retira la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.22) tendiente a suprimir la frase introductoria del párrafo 1 del artículo 13, a saber, "Salvo que la presente Convención disponga otra cosa". El orador tenía la impresión de que la frase era confusa y redundante. Sin embargo, es consciente de que se trata de una fórmula habitual en los textos de los tratados y estima actualmente que es mejor no modificar el párrafo 1 del artículo 13.

18. El PRESIDENTE observa que la frase de que se trata tiene consecuencias para la renuncia contenida en el párrafo 4 del artículo 6, en virtud de la cual el empresario podrá aceptar límites de la responsabilidad superiores.

19. El Sr. SMITH (Australia) pide la autorización del Presidente para presentar oralmente una propuesta a fin de incluir en el artículo 13 un nuevo párrafo 1 bis, surgido del debate celebrado en la sesión anterior.

20. El PRESIDENTE, señala que si bien, conforme al reglamento, es improcedente presentar enmiendas en forma oral, invita al representante de Australia a que explique su propuesta.

21. El Sr. SMITH (Australia) explica que su propuesta tiene por objeto resolver una dificultad de interpretación con respecto a la inclusión de los trabajadores portuarios en el ámbito de la Convención. Anteriormente se refirió a las diferencias de jurisprudencia respecto de esta cuestión, por ejemplo, entre los Estados Unidos y Australia o el Reino Unido. A juicio de Australia, las empresas de carga y descarga quedan indudablemente abarcadas en la Convención incluso si están abarcadas por determinadas cláusulas del conocimiento de embarque. No obstante, a fin de excluir cualquier posible duda al respecto, el orador propone un nuevo párrafo 1 bis, en el cual se estipula que el empresario no podrá eximirse a sí mismo de ninguna responsabilidad que pueda tener con arreglo a cualquier conocimiento de embarque marítimo o de otra índole a que esté sujeto el porteador. Cuando más, una empresa de carga y descarga podrá acogerse a la protección legal disponible a un porteador; no

eludirá toda responsabilidad. El texto propuesto es el siguiente: "El empresario no quedará exento de su responsabilidad en virtud de ningún conocimiento de embarque marítimo o de otra índole a que esté sujeto el transporte".

22. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) dice que en los Estados Unidos, como cuestión de política, el empresario no puede eximirse a sí mismo de la responsabilidad. Por tanto, su delegación no se opone en absoluto a la propuesta de Australia y votará a favor de ella.

23. El PRESIDENTE pregunta si hay objeciones a que se someta a votación la propuesta de Australia.

24. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) dice que como la propuesta se presentó oralmente, su delegación necesita más tiempo para examinarla.

25. El Sr. ZHAO Chengbi (China) está de acuerdo con el representante de la Unión Soviética. El proyecto de Convención se ha venido elaborando durante varios años y la introducción de tales cambios en la etapa actual podría acarrear consecuencias graves. La Comisión no debe someter a votación la propuesta de Australia inmediatamente.

26. El Sr. STURMS (Países Bajos) dice que la propuesta de Australia parece prestarse a dos interpretaciones: o bien significa que el conocimiento de embarque no puede apartarse de la Convención o bien que el empresario no puede quedar exonerado por la Convención de las cláusulas del conocimiento de embarque.

27. El PRESIDENTE sugiere que el representante de Australia presente su propuesta por escrito al Pleno.

28. Entiende que la Comisión desea aprobar el artículo 13 en su forma actual.

29. Así queda acordado.

Artículo 20 (A/CONF.152/C.1/L.30, L.59, L.60)

30. La Srta. VAN DER HORST (Países Bajos), presentando la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.59) dice que el proyecto de Convención se aplica a los empresarios de terminales que manipulan mercaderías transportadas internacionalmente por mar, aire, carretera y vías de navegación interiores. Existe una gran variedad de empresarios que se ocupan de distintos tipos de mercaderías y prestan diversas clases de servicios. Además, esos empresarios representan una amplia gama de conocimientos especializados de carácter técnico y operacional. Habida cuenta de esas circunstancias, su Gobierno no está convencido de que las distintas clases de empresarios de terminales deben necesariamente regirse por el mismo sistema de responsabilidad. Por ejemplo, conforme al artículo 5 del proyecto de Convención, la responsabilidad se basa en el principio de presunta culpa o negligencia. Dadas las muchas diferencias que existen en la industria de las empresas de transporte, en muchos casos, en lo que respecta a ciertas clases de empresarios, es muy difícil, si no imposible, probar que no son responsables. En la práctica, muchos empresarios manipulan cantidades enormes de una variada gama de mercaderías sin tener la posibilidad de evaluar su condición y calidad. También resulta difícil a los empresarios determinar de antemano qué medidas deben adoptarse, dado que los documentos no siempre revelan en forma adecuada la naturaleza específica de cada mercadería. No puede esperarse que los empresarios tengan un conocimiento suficiente de todas las mercaderías recibidas para que sea posible adoptar medidas apropiadas en todos los casos. Aunque el proyecto de Convención debe redundar en mejoras en algunas ramas de la industria de terminales, la oradora dice que su Gobierno desea tener la oportunidad de ratificar la Convención con la reserva de que las normas sólo son aplicables a ciertos tipos de empresarios de terminales, según las circunstancias concretas imperantes en la industria.

31. El Sr. INGRAM (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) apoya la propuesta de los Países Bajos. Su delegación se ha referido frecuentemente a los problemas que pueden surgir si no se dispone de un seguro. La propuesta de los Países Bajos podría significar que los empresarios que no puedan obtener un seguro si se les aplica la Convención podrían quedar excluidos de la aplicación de la Convención en su país. De ser así, la propuesta daría a la Convención cierta posibilidad de ser aceptada por un mayor número de países.

32. El Sr. RUSTAND (Suecia) dice que si bien su delegación respeta el razonamiento en que se basa la propuesta de los Países Bajos, estima que es más importante mantener el carácter uniforme de la Convención. Si la Conferencia acuerda que la Convención no se aplique a ciertos tipos de empresarios de terminales, ello puede dar lugar a que cada país pueda decidir por su cuenta a qué tipo de terminal se aplicará la Convención.

33. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que someta a votación la propuesta de los Países Bajos (A/CONF.152/C.1/L.59).

34. Por 18 votos contra 5 y 10 abstenciones, queda rechazada la propuesta de los Países Bajos.

35. El Sr. ROMAN (Bélgica), presentando la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.30), dice que se fundamenta en las mismas razones aducidas por los Países Bajos, aunque su alcance es más limitado.

36. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que proceda a votación sobre la propuesta de Bélgica (A/CONF.152/C.1/L.30).

37. Por 21 votos contra 3 y 7 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

38. El Sr. SAFARIAN NEMATABAD (República Islámica del Irán), presentando la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.60), dice que su propósito es alentar al mayor número posible de países a ratificar la Convención. Si bien su delegación espera que los Estados se adhieran a la Convención plenamente y sin reservas, el reconocimiento del derecho de reserva hará posible que algunos Estados que tal vez se planteen problemas jurídicos con respecto a ciertas disposiciones del proyecto de Convención pasen a ser partes en la Convención. La propuesta pone de relieve la contradicción existente en algunas esferas, como en el artículo 12, entre la Convención y el derecho nacional, especialmente en países que han adoptado el ordenamiento jurídico islámico. Para que el derecho de reserva no limite el ámbito de aplicación del proyecto de Convención, en la propuesta se hace una referencia concreta al artículo 19 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, que tiene por objeto defender y preservar el propósito principal de cualquier convención en particular.

39. El PRESIDENTE invita a la Comisión a que someta a votación la propuesta (A/CONF.152/C.1/L.60).

40. Por 23 votos contra 2 y 7 abstenciones, queda rechazada la propuesta.

41. Queda aprobado el artículo 20.

Propuesta de un nuevo artículo (A/CONF.152/C.1/L.48)

42. El Sr. INGRAM (Reino Unido), presentando la propuesta de su delegación (A/CONF.152/C.1/L.48), dice que en las convenciones sobre responsabilidad es habitual incluir un artículo en el que se enumeran los tribunales ante los cuales un demandante puede entablar una acción a fin de evitar las diferencias existentes entre las reglamentaciones nacionales con respecto al tribunal competente. Esa disposición es útil para el demandante pues le proporciona la certeza de que ciertos tribunales conocerán de un caso, y también beneficia al empresario, o al demandado, puesto que le permite saber que sólo podrá ser procesado en un número limitado de tribunales. Esto parece ser especialmente importante en el proyecto de Convención, el cual deja muchas cuestiones a discreción del derecho nacional y contiene una serie de ambigüedades.

43. El lugar más apropiado para el litigio sobre cuestiones derivadas de la Convención es aquel en que se produce el daño o, como estipula el proyecto de Convención, el lugar en que se prestan los servicios relacionados con el transporte. La propuesta del Reino Unido brinda otra posibilidad de abarcar los casos en que el demandado tal vez sólo posea una empresa pequeña en el país en que se produjo el daño. Sin embargo, cuando los servicios relacionados con el transporte proporcionados por el empresario se hayan prestado en un solo lugar, los tribunales de ese Estado deberán ser el lugar principal de litigio.

44. Por último, es posible que los Estados cuyas autoridades portuarias son órganos públicos no deseen que estos órganos sean procesados en cualquier Estado parte en la Convención, habida cuenta del riesgo de que algunos tribunales reconozcan daños y perjuicios elevados en violación de la limitación de la responsabilidad y luego traten de ejecutar la sentencia contra el propio Estado. A falta de un artículo como el que se propone, el mero hecho de que un Estado sea parte en una convención podría ser considerado por los tribunales de algunos Estados como un reconocimiento de jurisdicción, con los riesgos antes mencionados. La propuesta del Reino Unido parece ser una salvaguardia útil y, por tanto, el orador la recomienda a la Comisión. La formulación definitiva puede dejarse en manos del Comité de Redacción, así como la tarea de velar por que se ponga debidamente en consonancia con el artículo 2.

45. El PRESIDENTE recuerda a la Comisión que las normas de jurisdicción y competencia fueron objeto de un prolongado debate en el Grupo de Trabajo, el cual se opuso a ellas debido al gran número de convenciones existentes sobre el tema, tanto bilaterales como multilaterales, en particular los Convenios de Bruselas y Lugano.

46. El Sr. TARKO (Austria) dice que su delegación no puede apoyar la propuesta debido al número de convenciones internacionales existentes sobre el tema. Si se incluye una cláusula de esa índole, se requerirán otras sobre reconocimiento y ejecución, y eso no hará sino complicar el proyecto de Convención.

47. El Sr. LEBEDEV (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) confirma que la inclusión de un artículo sobre el tribunal competente se debatió durante los trabajos preparatorios sobre el proyecto de Convención. En ese momento los expertos soviéticos eran partidarios de dicha inclusión, pero la mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo de la CNUDMI se opuso a ella. Por consiguiente, resulta difícil reabrir el debate, sobre todo si se tiene en cuenta la naturaleza imperativa y exhaustiva de la propuesta del Reino Unido, que excluye toda posibilidad de entablar acciones ante cualquier tribunal que no sean los enumerados en ella y que también parece excluir la posibilidad de recurso al arbitraje.

48. El Sr. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabón) sugiere que como el párrafo 1 del artículo 12 supone la posibilidad de incoar procedimientos judiciales, tal vez habría cierto mérito en la propuesta del Reino Unido, la cual se refiere a los aspectos prácticos de dicha posibilidad.

49. El Sr. ZHAO Chengbi (China) observa que la cuestión del tribunal competente es complicada, en primer lugar porque los empresarios de terminales de transporte trabajan con diversos tipos de transporte, y en segundo lugar porque las normas de la competencia jurisdiccional no son las mismas en todos los Estados. Será difícil lograr la uniformidad que parece ser el propósito de la propuesta del Reino Unido; además, la propuesta no prevé el arbitraje. Por esas razones, su delegación no puede apoyar dicha propuesta.

50. El Sr. INGRAM (Reino Unido) retira la propuesta.

Artículo 5 (continuación) (A/CONF.152/C.1/L.49)

51. El PRESIDENTE señala a la atención de la Comisión la propuesta presentada por Marruecos (A/CONF.152/C.1/L.49). Tras observar que ningún representante de Marruecos se encuentra presente en la sala para hacer la presentación de la propuesta, dice que resulta difícil que la Comisión la examine en tales circunstancias.

Artículo 12 (continuación) (A/CONF.152/C.1/L.58)

52. El PRESIDENTE señala a la atención de la Comisión la propuesta de Egipto (A/CONF.152/C.1/L.58). Esta propuesta se presentó a la Secretaría una vez transcurrido el plazo normal y demasiado tarde para ser considerada durante el examen del artículo por la Comisión. Desde luego, el representante de Egipto tiene la posibilidad de presentar la propuesta en sesión plenaria.

53. El Sr. SOLIMAN (Egipto) dice que como la propuesta versa sobre una cuestión de redacción, su delegación tiene la intención de presentarla cuanto antes para que el Comité de Redacción la examine.

54. El PRESIDENTE declara que la Comisión ha finalizado la parte sustantiva de sus trabajos.

Se levanta la sesión a las 16.00 horas

17a. sesión

Lunes, 15 de abril de 1991, a las 9.30 horas

Presidente: Sr. BERAUDO (Francia)

A/CONF.152/C.1/SR.17

EXAMEN DE LOS ARTICULOS 1 A 16 Y 20 DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL (tema 3 del programa) (continuación) (A/CONF.152/5, 6, 7 y Add.1 y Add.1/Corr.1 y Add.2)

Artículo 14

1. Queda aprobado sin observaciones el artículo 14 según figura en el documento A/CONF.152/L.5.

EXAMEN DEL INFORME DEL COMITE DE REDACCION A LA COMISION (tema 4 del programa) (A/CONF.152/C.1/L.62)

2. El Sr. RAO (India) toma la palabra en su calidad de Presidente del Comité de Redacción y presenta el informe del Comité (documento A/CONF.152/C.1/L.62). El Comité de Redacción ha hecho algunos cambios, principalmente de estilo, en los textos que le remitió la Primera Comisión. Sugiere que el secretario del Comité de Redacción dé a la Comisión pormenores de esos cambios.

3. El Sr. BERGSTEN (Secretario Ejecutivo) toma la palabra en su calidad de secretario del Comité de Redacción y dice que el informe abarca los artículos 1 a 16, pero no el artículo 20, del que se trata en el informe del Comité de Redacción a la Segunda Comisión. Se han hecho algunos cambios de menor importancia en las versiones árabe, española y rusa de los artículos a fin de adaptarse al uso, y por la misma razón se han modificado algunos tiempos verbales en la versión inglesa. Se han incorporado en el texto, claro está, todas las enmiendas sustantivas aprobadas por la Primera Comisión: señalará sólo los pocos cambios importantes que el Comité de Redacción ha hecho en el texto en aras de una mayor claridad.

4. En el encabezamiento del párrafo 1 del artículo 4, el Comité ha hecho algunos ajustes en todos los idiomas, con excepción del inglés, a fin de aclarar que las palabras "en un plazo razonable" se aplican tanto al caso en el que el cliente ha pedido un documento como al caso en que el empresario emite un documento sin que se le haya pedido que lo haga. En el texto inglés de la primera frase del párrafo 2 de ese artículo las palabras "he is rebuttably presumed to have received the goods in apparent good condition" se han sustituido por las siguientes: "he is presumed to have received the goods in apparent good condition, unless he proves otherwise".

5. En el encabezamiento del artículo 9 las palabras "en el momento en que se le entregan esas mercaderías" se han sustituido por "en el momento de hacerse cargo de las mercaderías" a fin de reflejar mejor las circunstancias previstas por ese artículo.

6. En el párrafo 1 del artículo 10, las palabras "durante el período en que responda de ellas" se han sustituido por "tanto durante el período en que responda de ellas como posteriormente", para reflejar con ello la propuesta de Alemania acerca de esa disposición (A/CONF.152/C.1/L.16), que la Comisión ha aprobado en principio. En el párrafo 3 del mismo artículo, las palabras "Esta disposición no será aplicable a los contenedores" se han sustituido por "Este derecho de venta no se aplica a los contenedores", en aras de una mayor claridad.

7. En el párrafo 4 del artículo 12, las palabras "una declaración por escrito hecha" se han sustituido por "un aviso".

8. El **PRESIDENTE** sugiere que la Comisión examine artículo por artículo el texto preparado por el Comité de Redacción.

Artículo 1

9. El Sr. **MORAN** (España) señala que en la versión española la última frase del apartado a) debe adaptarse a la versión inglesa, que reproduce la redacción del texto original (A/CONF.152/5).

10. El Sr. **ABASCAL** (México) apoya la sugerencia.

11. El Sr. **BERGSTEN** (Secretario Ejecutivo) pide que todas las peticiones de cambios del texto en todos los idiomas, con excepción del inglés, destinadas a adaptar esas versiones a la inglesa, se presenten a la Secretaría por escrito después de la sesión.

12. El Sr. **TUVAYANOND** (Tailandia) propone que en el apartado c) se sustituyan las palabras "en el momento en que el empresario se hace cargo de las mercaderías, el lugar de partida y el lugar de destino aparecen ubicados" por "consta, cuando el empresario se hace cargo de las mercaderías, que el lugar de partida y el lugar de destino se encuentran", ya que la redacción actual puede dar lugar a interpretaciones contradictorias.

13. El **PRESIDENTE** señala que esa propuesta atañe a un punto sustantivo: ya se ha tratado extensamente de ese artículo, y no es posible abrir de nuevo el debate. La Comisión ha de limitarse ahora a los aspectos de redacción del texto.

14. Queda aprobado el artículo 1.

Artículos 2 y 3

15. Quedan aprobados los artículos 2 y 3.

Artículo 4

16. El Sr. **ABASCAL** (México), con el apoyo del Sr. MORAN (España), señala que debe modificarse la versión española de los párrafos 1 y 2 para adaptarla a la versión inglesa, que es ahora la misma que figuraba en el texto original.

17. Queda aprobado el artículo 4.

Artículo 5

18. El Sr. **LEBEDEV** (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) pregunta si es intencional el empleo de la frase "as well as for delay in handing over the goods" en el texto inglés del párrafo 1. Señala que la frase correspondiente del artículo 5 de las Reglas de Hamburgo es "as well as from delay in delivery", y que en el párrafo 5 del artículo 11 del texto del Comité de Redacción (A/CONF.152/C.1/L.62) la frase utilizada es "loss resulting from delay in handing over the goods". En su forma actual, el párrafo 1 del artículo 5 parece dar a entender que el empresario es responsable de toda demora, y no simplemente de los perjuicios resultantes de una demora.

19. El Sr. **KATZ** (Secretario de la Primera Comisión) dice que ni el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre prácticas contractuales internacionales ni la propia CNUDMI han tenido la intención de apartarse de los principios de las Reglas de Hamburgo sobre el particular. El empleo de la palabra "for" en lugar de "from" en la versión inglesa es un error y se rectificará.

20. Queda aprobado el artículo 5 con la corrección indicada.

Artículos 6 a 10

21. Quedan aprobados los artículos 6 a 10.

Artículo 11

22. La Sra. **MANSOUR** (Guinea) señala que en la versión francesa del párrafo 4 las palabras "le transporteur" deben añadirse después de las palabras "l'exploitant" a fin de adaptar el texto a la versión inglesa.

23. Queda aprobado el artículo 11 con la corrección indicada.

Artículos 12 a 16

24. Quedan aprobados los artículos 12 a 16.

25. El Sr. ZHAO Chengbi (China) anuncia que su delegación desea hacer algunas correcciones en la versión china del documento A/CONF.152/C.1/L.62.

26. El Sr. **BERGSTEN** (Secretario Ejecutivo) dice que las delegaciones tendrán tiempo suficiente para corregir las versiones de los distintos idiomas de los artículos 1 a 16 antes de que la Secretaría redacte el documento que contiene el informe de la Primera Comisión al pleno de la Conferencia. La Secretaría ha tomado nota de las correcciones mencionadas en la sesión en curso.

27. El Sr. **SOLIMAN** (Egipto) dice que se han tenido debidamente en cuenta las numerosas observaciones en materia de redacción hechas por su delegación sobre la versión árabe del documento A/CONF.152/C.1/L.62.

28. El Sr. **INGRAM** (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) desea saber si, además de los artículos 1 a 16, no se necesita también que la Comisión apruebe el artículo 20.

29. El Sr. **BERGSTEN** (Secretario Ejecutivo) dice que, desde el punto de vista técnico, habría que aprobar dicho artículo. Sin embargo, en vista de la decisión del Comité de Redacción de invertir el orden de los artículos 20 y 21, es más lógico ahora que todas las cláusulas finales las apruebe la Segunda Comisión.

Se levanta la sesión a las 11.05 horas

18a. sesión

Miércoles, 17 de abril de 1991, a las 9.30 horas

Presidente: Sr. BERAUDO (Francia)

A/CONF.152/C.1/SR.18

EXAMEN DEL INFORME DE LA COMISION AL PLENO DE LA CONFERENCIA (tema 5 del programa) (A/CONF.152/11; A/CONF.152/C.1/L.2/Rev.2 y L.2/Add.1 a 9)

1. El Sr. **SAFARIAN NEMATABAD** (República Islámica del Irán), Relator, señala a la atención de la Comisión el proyecto de informe contenido en el documento A/CONF.152/C.1/L.2/Rev.1 y L.2/Add.1 a 9, y el informe de la Comisión contenido en el documento A/CONF.152/11, que trata de los artículos 1 a 16 del proyecto de convención.

2. El Sr. **KATZ** (Secretario de la Comisión) dice que, a propuesta del Presidente, debe insertarse, por razones de claridad, una nueva frase después de la primera del párrafo 6, parte I, del documento A/CONF.152/C.1/L.2/Rev.1. El texto de la nueva frase sería: "Los artículos se examinaron en el siguiente orden: 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 2, 13, 14 y 20."

3. Además, el párrafo 4 del documento A/CONF.152/C.1/L.2/Add.1 debe sustituirse por el texto siguiente: "La Primera Comisión examinó el artículo 3 en sus sesiones cuarta y séptima, celebradas el 4 y el 8 de abril de 1991".

4. Por último, el texto del párrafo 4 del documento A/CONF.152/C.1/L.2/Add.2 debe sustituirse por el siguiente: "La Primera Comisión examinó el artículo 4 en sus sesiones quinta, sexta, séptima y 11a., celebradas el 5, el 8 y el 10 de abril de 1991", y en el texto inglés del párrafo 8 del mismo documento deben sustituirse las palabras "subparagraph (a)", en la segunda frase, por "subparagraph (b)".

5. Queda aprobado el informe de la Comisión al Pleno de la Conferencia, con esas modificaciones.

CONCLUSION DE LOS TRABAJOS DE LA COMISION

6. El Sr. **RUSTAND** (Suecia) elogia al Presidente por la eficacia con que ha dirigido a la Comisión en sus difíciles deliberaciones.

7. El **PRESIDENTE** anuncia que la Comisión ha concluido sus trabajos.

Se levanta la sesión a las 10.20 horas

ACTAS RESUMIDAS DE LAS SESIONES LA SEGUNDA COMISION

Primera sesión

Lunes, 8 de abril de 1991, a las 9.30 horas

Presidenta: Sra. J. VILUS (Yugoslavia)

A/CONF.152/C.2/SR.1

APROBACION DEL PROGRAMA (tema 1 del programa provisional) (A/CONF.152/C.2/L.1)

1. Queda aprobado el programa provisional (A/CONF.152/C.2/L.1).

ELECCION DE UN VICEPRESIDENTE Y UN RELATOR (tema 2 del programa)

2. La PRESIDENTA invita a las delegaciones a proponer candidaturas para los cargos de Vicepresidente y de Relator.

3. El Sr. LARSEN (Estados Unidos de América) sugiere que se aplace la elección de la Mesa hasta una vez terminado el proceso de consultas.

4. Así queda acordado.

EXAMEN DE LOS ARTICULOS 17 A 19 Y 21 A 25 DEL PROYECTO DE CONVENCION SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL (tema 3 del programa) (A/CONF.152/5, 6 y 7 y Add.1 y Add.1/Corr.1 y Add.2)

5. La PRESIDENTA invita a la Comisión a examinar los proyectos de artículo uno por uno.

Artículo 17

6. Por 13 votos contra ninguno, queda aprobado el artículo 17.

Artículo 18

7. La PRESIDENTA señala a la atención de la Comisión el párrafo 1, en el que aún queda por determinar hasta qué fecha la Convención permanecerá abierta a la firma.

8. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) dice que su delegación está dispuesta a aceptar la norma de un año aplicable en otros convenios sobre transporte, o bien un plazo más largo si así lo estima conveniente la Comisión.

9. El Sr. GORODISSKY (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) apoya la propuesta de un plazo de un año.

10. La PRESIDENTA entiende que la Comisión está de acuerdo en incluir la fecha 30 de abril de 1992 al final del párrafo 1 del artículo 18.

11. Así queda acordado.

12. Por 13 votos contra ninguno, queda aprobado el artículo 18.

Artículo 19

13. El Sr. HORNBY (Canadá) observa que su delegación presentó una propuesta por escrito que aún no se ha distribuido. Dicha propuesta tiene por objeto enmendar el párrafo 3 del artículo 19 de modo que refleje los tres criterios para la aplicación de la Convención que actualmente figuran en el artículo 2 (Ambito de aplicación). Esos tres criterios son los siguientes: lugar del establecimiento del empresario, lugar de la prestación de los servicios relacionados con el transporte, y las normas de derecho internacional privado. El párrafo 3 del artículo 19, en su forma actual, se refiere únicamente al lugar del establecimiento. El orador solicita que se aplace el examen del artículo 19 hasta que se haya recibido la propuesta presentada por escrito por su delegación.

14. El Sr. SERVIGON (Filipinas) dice que su delegación presentará propuestas por escrito sobre los artículos 19 y 21, por lo que solicita que se aplace el examen de ambos artículos.

15. Así queda acordado.

Artículo 22 (A/CONF.152/C.2/L.3, L.4, L.5)

16. La PRESIDENTA señala que las tres propuestas que la Comisión tiene ante sí en relación con el párrafo 1 del artículo 22, presentadas respectivamente por los Estados Unidos de América (A/CONF.152/C.2/L.3), Alemania (A/CONF.152/C.2/L.4) y los Países Bajos (A/CONF.152/C.2/L.5), se refieren al número de ratificaciones requeridas. La propuesta de los Estados Unidos no es una enmienda

sino simplemente una expresión de apoyo a la disposición existente que establece que la Convención entre en vigor cuando la hayan ratificado o se hayan adherido a ella cinco Estados. Las propuestas de Alemania y de los Países Bajos son idénticas y tienen por objeto sustituir la palabra "quinto" por "décimoquinto" en el párrafo 1 del artículo 22 a fin de exigir 15 ratificaciones o adhesiones para la entrada en vigor.

17. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) observa que la propuesta de su delegación está motivada por el considerable retraso con que entran en vigor los convenios que requieren un elevado número de ratificaciones. Por ejemplo, el Convenio sobre el Transporte Multimodal de 1980, que requiere 30 ratificaciones, aún no ha entrado en vigor. El proyecto de Convención que se examina es un instrumento sumamente útil, y es singular en la medida en que se aplica a los asuntos internos de los Estados. En consecuencia, su delegación apoya la conclusión a que ha llegado la Comisión al declararse partidaria de la ratificación por cinco Estados.

18. El Sr. HENGSTENBERG VON BORSTELL (Alemania) dice que si bien comprende plenamente la preocupación de los Estados Unidos, su delegación se inclina a favor de un número mayor de ratificaciones -15 es una cifra razonable- a fin de lograr una aceptación más amplia de la Convención. La Convención no tendrá mucha utilidad si sus disposiciones son aplicadas por los tribunales de sólo cinco Estados.

19. El Sr. HORNBY (Canadá) indica que su delegación es partidaria de un número limitado de ratificaciones, por razones en gran medida análogas a las expresadas por la delegación de los Estados Unidos. La Convención versa fundamentalmente sobre cuestiones de derecho internacional privado, en particular de derecho interno. La mayoría de las obligaciones que contiene exigen que los Estados partes pongan su derecho interno en consonancia con la Convención, y si los Estados desean cumplirlas, debería alentárseles en ese sentido. Su delegación aceptaría incluso un número menor de ratificaciones.

20. El Sr. MARSHALL (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) dice que inicialmente su delegación esperaba que el número de ratificaciones fuera similar al exigido en otros convenios sobre transporte; sin embargo, tras escuchar a los oradores anteriores, está dispuesta a convenir en 15, número que, con todo, permite asegurar una representatividad internacional amplia. Una convención ratificada por sólo unos pocos Estados no tendría sentido.

21. El Sr. FUJISHITA (Japón) y el Sr. ZHANG Kening (China) apoyan el texto en su forma actual.

22. El Sr. SERVIGON (Filipinas), el Sr. FARIDI ARAGHI (República Islámica del Irán) y la Sra. STROLZ (Austria) se declaran partidarios de las propuestas de Alemania y de los Países Bajos.

23. La PRESIDENTA invita a la Comisión a que proceda a votación sobre las propuestas de Alemania y de los Países Bajos.

24. Por 8 votos contra 5, quedan rechazadas la propuesta de Alemania contenida en el documento A/CONF.152/C.2/L.4 y la propuesta de los Países Bajos que figura en el documento A/CONF.152/C.2/L.5.

25. Por 8 votos contra 3 y 1 abstención, queda aprobado el artículo 22.

Artículo 23

26. Por 13 votos contra ninguno, queda aprobado el artículo 23.

Artículo 24

27. El Sr. FARIDI ARAGHI (República Islámica del Irán), apoyado por el Sr. ASTAPENKO (República Socialista Soviética de Bielorrusia), sugiere que se añada una disposición en el párrafo 7 del artículo 24 en el sentido de que el depositario notifique a los Estados partes de la entrada en vigor de las enmiendas.

28. La PRESIDENTA entiende que la práctica vigente del Secretario General en su calidad de depositario es notificar a todos los Estados partes la entrada en vigor de las enmiendas.

29. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) estima que si la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados dispone que se notifiquen a los Estados sus obligaciones, dicha notificación es suficiente. Dado que en la Convención que se examina debe existir la posibilidad de efectuar una liquidación rápida, está de acuerdo con el texto actual del párrafo 7 del artículo 24.

30. El Sr. FARIDI ARAGHI (República Islámica del Irán) dice que como ya existe la práctica de que el depositario notifique la entrada en vigor de las enmiendas, está dispuesto a aceptar el texto del párrafo 7 en su forma actual.

31. El Sr. MARSHALL (Reino Unido) señala que la inclusión del párrafo 2 del artículo 24 puede dar lugar a la celebración de una reunión innecesaria. La posibilidad de modificar las cantidades estipuladas en el artículo 6 queda debidamente prevista en el párrafo 1 del artículo 23 y en el párrafo 1 del artículo 24; por tanto, el párrafo 2 del artículo 24 es prescindible.

32. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) dice que la erosión de las cantidades planteó un grave problema con respecto a ciertas otras convenciones y que la limitación de la responsabilidad debe revisarse periódicamente. Por consiguiente, es partidario del proyecto de texto existente.

33. La PRESIDENTA señala a la atención de la Comisión la resolución 37/107 de la Asamblea General, sobre disposiciones relativas a la unidad de cuenta y al ajuste de los límites de responsabilidad aprobadas por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, en la cual se recomienda que todas las convenciones internacionales en que figuren disposiciones relativas a la limitación de la responsabilidad incluyan un párrafo como el que se examina actualmente.

34. El Sr. MARSHALL (Reino Unido) dice que retira su sugerencia en vista de que carece de apoyo.

35. Por 12 votos contra ninguno, queda aprobado el artículo 24.

Artículo 25

36. Por 12 votos contra ninguno, queda aprobado el artículo 25.

Se levanta la sesión a las 11.00 horas

Segunda sesión

Miércoles, 10 de abril de 1991, a las 9.30 horas

Presidenta: Sra. J. VILUS (Yugoslavia)

A/CONF.152/C.2/SR.2

ELECCION DE UN VICEPRESIDENTE Y UN RELATOR (tema 2 del programa) (continuación)

1. El Sr. HORNBY (Canadá) propone la candidatura del Sr. Fujishita (Japón) al cargo de Vicepresidente.

2. El Sr. GORODISSKY (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas) propone la candidatura de la Sra. Strolz (Austria) al cargo de Relator.

3. Quedan elegidos Vicepresidente y Relatora respectivamente el Sr. Fujishita (Japón) y la Sra. Strolz (Austria).

EXAMEN DE LOS ARTICULOS 17 A 19 Y 21 A 25 DEL PROYECTO DE CONVENCION SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL (tema 3 del programa) (continuación) (A/CONF.152/5, 6, 7 y Add.1 y Add.1/Corr.1 y Add.2)

Artículo 19 (A/CONF.152/C.2/L.7)

4. El Sr. HORNBY (Canadá) dice que el propósito de la enmienda propuesta al párrafo 3 del artículo 19 es reflejar en ese artículo los criterios relativos al ámbito de aplicación de la Convención que figuran en los incisos a), b) y c) del artículo 2.

5. Es práctica habitual incluir en las convenciones de derecho internacional privado una cláusula relativa a los Estados con sistemas jurídicos federal y estatales; la aceptación de la enmienda propuesta por su delegación facilitará la adhesión de su país a la Convención.

6. El orador espera que la Comisión apruebe la propuesta, que podrá ser objeto de leves modificaciones por el Comité de Redacción.

7. El Sr. FUJISHITA (Japón) apoya la enmienda propuesta, pero estima innecesario, en la versión inglesa, incluir la palabra "if" al principio del inciso b). Sin embargo, la decisión sobre esa cuestión puede dejarse a discreción del Comité de Redacción.

8. El Sr. LARSEN (Estados Unidos de América) apoya la propuesta, pues cree que su intención es lograr una aplicación más amplia de la Convención.

9. El Sr. ZHANG Kening (China) hace suya la propuesta del Canadá.

10. El Sr. GORODISSKY (Unión Soviética) tiene algunas reservas con respecto a la propuesta. Aunque conviene en que las disposiciones del artículo 2 y del artículo 19 deben estar en consonancia, la Primera Comisión aún no ha adoptado una decisión sobre el artículo 2.

11. La PRESIDENTA dice que, en efecto, los artículos 2 y 19 están estrechamente relacionados entre sí y la Primera Comisión aún no ha examinado el artículo 2. No obstante, el representante del Canadá señaló que su propuesta podía ser ajustada por el Comité de Redacción. Puede pedirse al Comité de Redacción que ajuste el texto de la propuesta para que concuerde con cualquier modificación que la Primera Comisión introduzca en el artículo 2. Sugiere que la Comisión tal vez desee aprobar la propuesta del Canadá sobre la base de ese entendimiento.

12. El Sr. HORNBY (Canadá) confirma que el resumen hecho por la Presidenta refleja exactamente su posición.

13. Por 9 votos contra 1 y 3 abstenciones, queda aprobada la propuesta del Canadá, en el entendimiento de que está sujeta a ajuste por el Comité de Redacción.

Artículo 21 (A/CONF.152/C.2/L.6, L.8)

14. La PRESIDENTA invita a la Comisión a que examine en primer lugar la enmienda propuesta por Filipinas (A/CONF.152/C.2/L.8), pues es la que más se aparta del texto original.

15. El Sr. BELLO (Filipinas) dice que el artículo 20 tiene por objeto impedir que se hagan reservas a la Convención. Sin embargo, el artículo 21 permite eludir ese impedimento, dado que las declaraciones podrían cobrar el carácter de reservas, y por esa razón se propone su supresión.

16. El Sr. FUJISHITA (Japón) no estima que el artículo 21 sea incompatible con el artículo 20, pues en el primero la palabra "declaraciones" se refiere únicamente a las declaraciones hechas conforme a lo dispuesto en el artículo 19 y no a cualquier declaración de carácter interpretativo formulada en el contexto del derecho internacional público.

17. El Sr. HORNBY (Canadá) señala que en la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (Viena, 1980) figuran artículos prácticamente idénticos a los artículos 20 y 21. Por consiguiente, la inclusión de tales artículos es una práctica habitual en las convenciones sobre derecho mercantil internacional.

18. El Sr. ZHANG Kening (China) comparte la opinión del representante del Japón de que las declaraciones a que se refiere el artículo 21 son las mencionadas en el artículo 19. En consecuencia, no son incompatibles con el artículo 20.

19. El Sr. SOLIMAN (Egipto) estima que el artículo 21 es claro y preciso. Debe mantenerse en su forma actual.

20. El Sr. ASTAPENKO (República Socialista Soviética de Bielorrusia) también considera que no hay vinculación directa entre los artículos 20 y 21. Sin embargo, a fin de evitar toda confusión y aclarar que las declaraciones a que se refiere el artículo 21 son las mencionadas en el artículo 19, propone que se reformule el texto de la Convención para que esos dos artículos figuren sucesivamente y no medie entre ellos el artículo 20. La delegación de Filipinas tal vez estimaría aceptable esta solución.

21. El Sr. KEINAN (Israel) dice que, por las razones aducidas por los representantes de Egipto y del Canadá, debe mantenerse el texto original del artículo 21.

22. El Sr. BELLO (Filipinas) dice que su objeción principal al artículo 21 es que relaciona a las declaraciones con la Convención en su conjunto; podría ser aceptable limitar su aplicación al artículo 19.

23. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) dice que parece haber cierta confusión con respecto al uso de la palabra "declaración". En la práctica relativa a los tratados, los Estados tienen derecho a hacer declaraciones sobre la interpretación que dan a una convención, las cuales permanecen en vigor a menos que otros Estados Contratantes las impugnen. En consecuencia, las declaraciones mencionadas en el artículo 21 no se refieren únicamente al artículo 19, sino a toda la Convención. Por tanto, el artículo 21 no debe modificarse.

24. El Sr. FARIDI ARAGHI (República Islámica del Irán) dice que el artículo debe mantenerse en su forma actual.

25. El Sr. BELLO (Filipinas) dice que la observación del representante de los Estados Unidos refuerza su preocupación por las consecuencias de la formulación del artículo 21. Sin embargo, dado que su propuesta no ha recibido apoyo, la retira.

26. La PRESIDENTA invita a la Comisión a que examine la enmienda a los párrafos 1 y 4 del artículo 21 propuesta por el Japón (A/CONF.152/C.2/L.6).

27. El Sr. FUJISHITA (Japón) dice que la enmienda propuesta por su delegación tiene por objeto aclarar que las declaraciones mencionadas en el artículo 21 se refieren a las previstas en el artículo 19 únicamente. En muchas convenciones internacionales figuran disposiciones análogas a las de los artículos 19 y 21; el orador duda que la opinión según la cual es posible hacer declaraciones de carácter interpretativo en virtud del artículo 21, especialmente de sus párrafos 3 y 4, sea válida.

28. El Sr. SOLIMAN (Egipto) dice que las declaraciones mencionadas en el artículo 21 se refieren a la Convención en su conjunto. Por consiguiente, debe mantenerse el texto del artículo en su forma actual.

29. El Sr. ASTAPENKO (República Socialista Soviética de Bielorrusia) hace suya la propuesta de enmienda. Se trata de una cuestión de fondo. Con respecto a la referencia a las declaraciones de carácter interpretativo hecha por el representante de los Estados Unidos, el Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, en la sección 3 de la parte III, titulada "Interpretación de los tratados", no contiene referencia alguna a declaraciones. Por tanto, la utilización de una declaración a tal fin en un contrato internacional no puede considerarse aceptable. La única forma en que un Estado puede objetar una determinada disposición de una Convención es haciendo una reserva, recurso que, en el caso que se examina, está excluido. Aunque nada impide que la Conferencia adopte disposiciones a fin de

facultar a los Estados a hacer declaraciones sobre su interpretación de la Convención, ello contravendría la intención de sus autores, a saber, que las disposiciones del artículo 21 se refieran exclusivamente al artículo 19.

30. El Sr. ZHANG Kening (China) apoya la enmienda del Japón y hace suya la propuesta del representante de la República Socialista Soviética de Bielorrusia de que los artículos 19 y 21 figuren en orden sucesivo.

31. El Sr. LARSEN (Estados Unidos) considera correcta la referencia hecha por el representante de la República Socialista Soviética de Bielorrusia con respecto al tratamiento de las declaraciones en el Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados. Así pues, no tiene ninguna otra objeción a la enmienda del Japón.

32. El Sr. GORODISSKY (Unión Soviética) dice que la enmienda del Japón es ciertamente aceptable. Sin embargo, el artículo 21 puede tener consecuencias para otros artículos del proyecto de Convención, como el artículo 23 (Revisión y enmienda). Por consiguiente, tal vez sería preferible conservar el texto original.

33. El Sr. ZHANG Kening (China) dice que el representante de la Unión Soviética ha puesto de relieve una cuestión importante. No obstante, estima que es posible eliminar la objeción si se mantiene la enmienda del Japón dejando un espacio en blanco después del artículo 19 a fin de intercalar los números de otros artículos pertinentes.

34. La PRESIDENTA somete a votación la enmienda del Japón (A/CONF.152/C.2/L.6), en el entendimiento de que la cuestión de una posible modificación del orden de los artículos 19, 20 y 21 y de la referencia a otros números de artículos en el artículo 21 se remitirá al Comité de Redacción.

35. Por 9 votos contra 5 queda aprobada la enmienda sobre la base de ese entendimiento.

Fórmula final

36. La PRESIDENTA invita a la Comisión a examinar los dos últimos párrafos del proyecto de Convención.

37. Quedan aprobados los dos últimos párrafos (fórmula final), los cuales se remitirán al Comité de Redacción, en el entendimiento de que los pormenores relativos al lugar y la fecha se insertarán posteriormente.

Se levanta la sesión a las 11 horas

Tercera sesión

Viernes, 12 de abril de 1991, a las 9.30 horas

Presidenta: Sra. VILUS (Yugoslavia)

A/CONF.152/C.2/SR.3

EXAMEN DEL INFORME DEL COMITE DE REDACCION A LA COMISION (tema 4 del programa)

1. El Sr. SAHAYDACHNY (Secretario de la Comisión) informa a ésta de que el informe del Comité de Redacción a la Segunda Comisión se presentará a su examen antes de que se transmitan los artículos de la Convención al Pleno y añade que en el informe de la Comisión se incluirá un párrafo en ese sentido.

EXAMEN DEL INFORME DE LA COMISION AL PLENO DE LA CONFERENCIA (tema 5 del programa) (A/CONF.152/C.2/L.2 y Adds.1 a 3)

2. La PRESIDENTA invita a la Comisión a examinar su proyecto de informe al Pleno de la Conferencia.

I. Introducción (A/CONF.152/C.2/L.2)

3. Queda aprobada la introducción.

II. Examen por la Segunda Comisión del proyecto de Convención sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (A/CONF.152/C.2/L.2 y Adds.1 a 3)

Artículos 17 y 18 (A/CONF.152/C.2/L.2)

4. Queda aprobada la sección del proyecto de informe relativa a los artículos 17 y 18.

Artículos 19 y 21 (A/CONF.152/C.2/L.2/Add.1)

5. El Sr. ASTAPENKO (República Socialista Soviética de Bielorrusia) dice, que aunque está de acuerdo con la sección del informe que trata del artículo 21, las enmiendas a ese artículo plantean un problema de redacción. Como la enmienda del Japón al párrafo 1 del artículo 21 establece ahora una vinculación

clara con el artículo 19, la disposición del párrafo 2 del artículo 21 sobre la notificación de las declaraciones resulta en gran parte superflua, pues, es casi idéntica al párrafo 2 del artículo 19. Por consiguiente, propone que se suprima el párrafo 2 del artículo 21 y que, por razones de coherencia, se inserten las palabras "por escrito" después de "serán notificadas" en el párrafo 2 del artículo 19.

6. LA PRESIDENTA dice que las propuestas de la Comisión sobre todos los artículos se transmitirán al Comité de Redacción. Considera que la Comisión está de acuerdo en transmitir también la propuesta del representante de la RSS de Bielorrusia al Comité de Redacción.

7. Así queda acordado.

8. Queda aprobada la sección del proyecto de informe relativa a los artículos 19 y 21.

Artículos 22 a 25 (A/CONF.152/C.2/L.2/Add.2)

9. Queda aprobada la sección del proyecto de informe relativa a los artículos 22 a 25.

Cláusulas formales y finales de la Convención (A/CONF.152/C.2/L.2/Add.3)

10. Queda aprobada la sección del proyecto de informe relativa a las cláusulas formales y finales de la Convención.

11. Queda aprobado el informe de la Comisión, a reserva del examen del informe que le presente el Comité de Redacción.

Se levanta la sesión a las 10.25 horas

Cuarta sesión

Lunes, 15 de abril de 1991, a las 11.45 horas

Presidenta: Sra. VILUS (Yugoslavia)

A/CONF.152/C.2/SR.4

EXAMEN DEL INFORME DEL COMITE DE REDACCION A LA COMISION (tema 4 del programa) (continuación) (A/CONF.152/C.2/L.9)

1. El Sr. RAO (India), hablando en su calidad de Presidente del Comité de Redacción, presenta el informe del Comité de Redacción a la Segunda Comisión (A/CONF.152/C.2/L.9) y sugiere que se pida al Secretario del Comité de Redacción que indique las modificaciones aportadas al texto de los artículos aprobados por la Segunda Comisión.

2. El Sr. BERGSTEN (Secretario Ejecutivo), hablando en su calidad de Secretario del Comité de Redacción, dice que se llenaron los dos espacios que estaban en blanco en el párrafo 1 del artículo 18 insertando el título completo de la Conferencia y las palabras "30 de abril de 1992". Tras algunas deliberaciones, suscitadas por una sugerencia formulada en la Segunda Comisión por la delegación de la República Socialista Soviética de Bielorrusia (A/CONF.152/C.2/SR.3), el Comité de Redacción decidió sustituir, en el párrafo 2 del artículo 19, las palabras "Esas declaraciones serán notificadas al depositario y en ellas" por las palabras "En esas declaraciones". No se hizo ninguna modificación al texto del párrafo 3 del artículo 9 remitido al Comité de Redacción por la Segunda Comisión habida cuenta de la decisión sobre el artículo 2 adoptada por la Primera Comisión.

3. En el artículo 20, que es el antiguo artículo 21, el Comité de Redacción, a petición de la Segunda Comisión, sustituyó, en los párrafos 1 y 4, las palabras "conforme a la presente Convención" por las palabras "conforme al artículo 19". Atendiendo asimismo a la sugerencia de la Segunda Comisión, invirtió el orden de los artículos 20 y 21, e incluyó en el artículo 25 una remisión al párrafo 8 del artículo 24 . La fecha se insertará en la penúltima cláusula de la Convención después de la ceremonia de firma.

4. En respuesta al Sr. TUVAYANOND (Tailandia), el Sr. BERGSTEN (Secretario Ejecutivo) explica que la fecha 30 de abril de 1992 se insertó en el párrafo 1 del artículo 18 tras haberse acordado en la Segunda Comisión que la Convención permanezca abierta a la firma durante aproximadamente un año a partir de la fecha de la sesión de clausura de la Conferencia.

5. Quedan aprobados los artículos 17 a 25.

EXAMEN DEL INFORME DE LA COMISION AL PLENO DE LA CONFERENCIA (tema 5 del programa) (continuación) (A/CONF.152/C.2/L.2 y Add.1 a 3)

6. El Sr. SAHAYDACHNY (Secretario de la Comisión) dice que la Comisión aprobó las secciones I y II de su informe en la sesión precedente. Invita a la Comisión a que añada al informe el siguiente texto:

"III. Examen del informe del Comité de Redacción a la Comisión

En su cuarta sesión, celebrada el 15 de abril de 1991, la Segunda Comisión recibió el informe presentado por el Comité de Redacción a la Segunda Comisión, en el que figuraban los textos de los artículos 17 a 25 aprobados por el Comité de Redacción (A/CONF.152/C.2/L.9). La Segunda Comisión remitió dichos artículos al Pleno."

7. Queda aprobada la sección III del informe de la Comisión.

8. El Sr. ZHANG Kening (China) expresa la sorpresa de su delegación al observar que en la versión china del documento A/CONF.152/C.2/L.9 se reproducen los textos de los artículos 17 a 25 en la forma en que figuran en el documento A/CONF.152/5.

9. El Sr. BERGSTEN (Secretario Ejecutivo) dice que todas las correcciones de los artículos 17 a 25 que sean necesarias en las diversas versiones lingüísticas deben señalarse a la atención de la Secretaría. Dichas correcciones se incorporarán en el documento que contendrá la versión definitiva del informe de la Segunda Comisión al Pleno de la Conferencia.

CONCLUSION DE LOS TRABAJOS DE LA COMISION

10. La PRESIDENTA anuncia que la Comisión ha concluido sus trabajos.

Se levanta la sesión a las 12.15 horas