

III. RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE

A. Informe del Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones (Nueva York, 6 a 17 de enero de 1986) (A/CN.9/275) [Original: inglés]

ÍNDICE

	<i>Párrafos</i>
INTRODUCCIÓN	1-11
DELIBERACIONES Y DECISIONES	12-98
I. MÉTODO DE TRABAJO	12-14
II. EXAMEN DEL PROYECTO DE ARTICULADO DE LAS NORMAS UNIFORMES SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE	15-98
Artículo 1	16-30
A. Texto propuesto por la Secretaría	16-29
B. Textos propuestos por el Grupo de Trabajo oficioso y notas relativas a éstos	30
Artículo 2	31-41
A. Texto propuesto por la Secretaría	31-40
B. Textos propuestos por el Grupo de Trabajo oficioso y notas relativas a éstos	41
Artículo 3	42-45
A. Texto propuesto por la Secretaría	42-44
B. Texto propuesto por el Grupo de Trabajo oficioso y notas relativas a éste	45
Artículo 4	46-58
A. Texto propuesto por la Secretaría	46-57
B. Textos propuestos por el Grupo de Trabajo oficioso y notas relativas a éstos	58
Artículo 5	59-71
Artículo 6	72-78
Artículo 7	79-80
Artículo 8	81
Artículo 9	82-86
Artículo 10	87-88
Artículo 11	89-90
Artículo 12	91-93
Artículo 13	94-96
Artículo 14	97
Artículo 15	98
III. OTRAS CUESTIONES Y LABOR FUTURA	99

INTRODUCCIÓN

1. En su 16.º período de sesiones, celebrado en 1983, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) decidió incluir en su programa de trabajo la cuestión de la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte internacionales, pedir al Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) que transmitiera a la Comisión para su examen su anteproyecto de convención sobre ese tema y asignar la labor de preparar normas uniformes sobre el tema a un grupo de trabajo. La Comisión aplazó hasta su próximo período de sesiones la decisión acerca de la composición del grupo de trabajo¹.

2. En respuesta a la solicitud formulada por la Comisión en su 16.º período de sesiones, el UNIDROIT transmitió su anteproyecto de convención a la Comisión. En su 17.º período de sesiones, celebrado en 1984, la Comisión decidió asignar al Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales la tarea de formular unas normas jurídicas uniformes sobre este tema. Decidió además que el mandato del Grupo de Trabajo consistiera en basar su labor en el anteproyecto de convención del UNIDROIT y en el informe explicativo de ese proyecto preparado por la propia secretaría del UNIDROIT, así como en el estudio efectuado por la secretaría del CNUDMI sobre las importantes cuestiones que planteaba el anteproyecto de convención del UNIDROIT, que la Comisión tuvo ante sí en su 17.º período de sesiones (A/CN.9/252), y que el Grupo de Trabajo considerara además las cuestiones no tratadas en el anteproyecto de convención, así como cualquier otra cuestión que estimara conveniente².

3. En su octavo período de sesiones, el Grupo procedió a un examen completo de los problemas que se planteaban en relación con la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte como preparación para la elaboración de las normas uniformes detalladas (documento A/CN.9/260). Decidió aplazar su decisión sobre la forma en que se formularían las normas hasta después de haber determinado el fondo y el contenido de dichas normas (*ibid.*, párr. 13).

4. El Grupo de Trabajo está constituido por los 36 Estados Miembros que integran la Comisión, a saber: Alemania, República Federal de, Argelia, Australia, Austria, Brasil, Cuba, Checoslovaquia, China, Chipre, Egipto, España, Estados Unidos de América, Filipinas, Francia, Guatemala, Hungría, India, Iraq, Italia, Japón, Kenya, México, Nigeria, Perú, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Centroafricana, República Democrática Alemana, República Unida de

Tanzanía, Senegal, Sierra Leona, Singapur, Suecia, Trinidad y Tabago, Uganda, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Yugoslavia.

5. El Grupo de Trabajo celebró su noveno período de sesiones en Nueva York del 6 al 17 de enero de 1986. Estuvieron representados todos los miembros, con la excepción de Chipre, Guatemala, Nigeria, la República Centroafricana, la República Unida de Tanzania, Senegal, Singapur y Uganda.

6. Asistieron al período de sesiones observadores de los siguientes Estados: Argentina, Canadá, Fiji, Grecia, Lesotho, Pakistán, los Países Bajos, la República de Corea, la Santa Sede, Suiza y Turquía.

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

a) *Órganos de las Naciones Unidas:*
Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

b) *Organizaciones intergubernamentales:*
Comisión Central para la Navegación en el Rin
Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado
Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado
Organización de la Unidad Africana

c) *Organizaciones internacionales no gubernamentales:*
Asociación de Transporte Aéreo Internacional
Asociación Internacional de Puertos
Cámara de Comercio Internacional
Asociación Internacional de Transportadores de Productos Forestales
Comité Marítimo Internacional

8. El Grupo de Trabajo eligió la siguiente Mesa:

Presidente: Sr. Michael Joachim BONELLI (Italia);

Vicepresidente: Sr. Krister THELIN (Suecia);

Relator: Sr. Kuchibhotla VENKATRAMIAH (India).

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

a) Programa provisional (A/CN.9/WG.II/WP.54);

b) Responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte: algunos aspectos empíricos y jurídicos de las actividades desarrolladas por empresarios de terminales de transporte, nota de la secretaría (A/CN.9/WG.II/WP.55);

c) Responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte: proyectos de artículos de unas normas uniformes sobre la responsabilidad de empresarios de terminales de transporte y observaciones al respecto, nota de la secretaría (A/CN.9/WG.II/WP.56).

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

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

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

a) Coordinación de los trabajos: algunas novedades en la esfera del transporte internacional de mercancías, informe del Secretario General (A/CN.9/236);

b) Responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte, informe del Secretario General (A/CN.9/252);

c) Responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte: temas de debate del Grupo de Trabajo, nota de la secretaría (A/CN.9/WG.II/WP.52 y Add.1);

d) Responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte: cuestiones adicionales que deberá examinar el Grupo de Trabajo, nota de la secretaría (A/CN.9/WG.II/WP.53).

11. El Grupo de Trabajo aprobó el siguiente programa:

a) Elección de la Mesa;

b) Aprobación del programa;

c) Formulación de normas jurídicas uniformes sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte;

d) Otros asuntos;

e) Aprobación del informe.

DELIBERACIONES Y DECISIONES

I. Método de trabajo

12. El Grupo de Trabajo convino en que se destinaría el actual período de sesiones a perfilar las cuestiones importantes suscitadas por los proyectos de artículos de las normas uniformes sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte preparados por la secretaría (A/CN.9/WG.II/WP.56) (en adelante denominado el "proyecto de la secretaría") y a tratar de llegar a un acuerdo sobre unos proyectos de artículos en los que se consignara, cuando fuese procedente, variantes de disposición que sirvieran de base para las consultas de las delegaciones con los medios interesados de sus países y para la labor futura del Grupo de Trabajo. Se acordó dejar para un futuro período de sesiones la selección final entre las distintas variantes del proyecto de articulado y la redacción definitiva del articulado. El Grupo de Trabajo recordó la decisión adoptada en su anterior período de sesiones respecto de la forma en que se aprobarían las normas uniformes una vez que se hubiera determinado su fondo y contenido.

13. El Grupo de Trabajo inició un debate acerca del proyecto de la secretaría. Convocó después un grupo de trabajo oficioso y le encomendó la labor de sintetizar las opiniones expresadas durante ese debate en un proyecto de articulado que contuviera, cuando correspondiera, variantes de disposición. El grupo de trabajo oficioso preparó textos para los proyectos de artículo 1, 2, 3 y 4, que a continuación revisó el Grupo de Trabajo.

14. Los textos de los proyectos de artículos 1, 2, 3, y 4 propuestos por el grupo de trabajo oficioso se reproducen en el capítulo II del presente informe a continuación del informe sobre las deliberaciones sustantivas del Grupo de Trabajo con respecto a los proyectos de artículos 1, 2, 3 y 4, respectivamente, del proyecto de la secretaría. El Grupo de Trabajo opinó que los textos propuestos por el grupo de trabajo oficioso constituían una base positiva para nuevas consultas así como para la labor futura del Grupo de Trabajo. Para facilitar el examen de los textos, el Grupo de Trabajo dispuso que al final de cada texto se agregaran notas que incluyeran las observaciones formuladas en las reuniones del grupo de trabajo oficioso con las enmiendas introducidas por el Grupo de Trabajo. Las notas figuran en el capítulo II de este informe después de los textos de los proyectos de artículos a que se refieren.

II. Examen del proyecto de articulado de las normas uniformes sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte

15. En los párrafos siguientes se refleja el fondo de los debates relativos a cada uno de los proyectos de artículo.

Artículo 1

A. Texto propuesto por la Secretaría

16. Se convino en general en que la terminología empleada para referirse a los diversos conceptos incorporados en el artículo debía ser clara y consecuente y que debía prestarse atención a las posibles dificultades de traducción de los términos en los diversos idiomas. Se opinó que la definición de "empresario de una terminal de transporte" del párrafo 1) debía ser sencilla, ya que una definición excesivamente detallada podría excluir por inadvertencia entidades que debían quedar dentro de su ámbito.

Párrafo 1) a)

17. Se expresó la opinión de que las categorías de empresarios que habían de regir las normas uniformes no debían depender de la existencia de una relación contractual entre el empresario y su cliente. Se observó a ese respecto que en algunos sistemas jurídicos una persona podía asumir obligaciones con respecto a mercaderías tomándolas a su cargo y que no era necesario un contrato para que entraran en existencia esas obligaciones. Se sugirió en consecuencia que se evitara en el párrafo 1) a) la palabra "contratada" y que el párrafo se refiriera a "un compromiso" de realizar las operaciones con respecto a las mercaderías mediante acuerdo o al hecho de hacerse cargo de ellas. Según otra sugerencia, no era necesario expresar la forma en que podía asumirse el compromiso (es decir, mediante acuerdo o haciéndose cargo de las mercaderías).

18. El Grupo de Trabajo examinó las palabras "mediante remuneración" que figuraban en el pá-

rrafo 1 a). Según una opinión debían suprimirse esas palabras. A ese respecto se observó que los empresarios que descargaban mercaderías por un cliente solían almacenar las mercaderías durante un plazo sin mayor gasto para el cliente (esa práctica se designaba a veces como “tiempo gratuito”). Existía el peligro de que un tribunal pudiera considerar el almacenamiento durante el “tiempo gratuito” como excluido de la expresión “mediante remuneración”, con lo cual se excluiría ese almacenamiento del ámbito de las normas uniformes. En otra opinión, las palabras “mediante remuneración” debían conservarse. Según una tercera opinión, en lugar de la expresión “mediante remuneración” la definición del “empresario” debía contener el concepto de que el empresario realizaba operaciones de terminal como actividad “comercial”. La opinión predominante fue que debía usarse una formulación en la definición de “empresario” que expresara la idea de que las normas serían aplicables a las entidades dedicadas al negocio o actividad de prestar servicios relacionados con el transporte, sin ocuparse de la cuestión de si determinadas operaciones eran remuneradas.

19. Se expresó la opinión de que la definición “empresario” no debía referirse a los servicios prestados “durante” el transporte a fin de evitar la implicancia de que las normas tenían por objeto aplicarse a un transportista mientras fuera responsable de las mercaderías en carácter de transportista con arreglo a un convenio de transporte internacional o al derecho nacional. No obstante, la opinión predominante fue que debía conservarse la palabra “durante” si habían de incluirse las palabras “antes” y “después” del transporte. A ese respecto, se observó que podía considerarse que la descarga y toma a su cargo de las mercaderías por un empresario ocurrían durante el transporte, y la retención de la palabra “durante” aseguraría que las normas se aplicarían al empresario en ese caso. Se sugirió que podía evitarse implicar que las normas uniformes estaban destinadas a aplicarse a un transportista mientras fuera responsable por las mercaderías en su carácter de transportista por otros medios, por ejemplo mediante la inclusión de la oración “actuando en calidad distinta a la de transportista” o una disposición como la del párrafo 1) b) del artículo 1 del proyecto de la secretaría (véase párr. 25 *infra*), o mediante una disposición como la del artículo 15 del proyecto de la secretaría.

20. Se dudó de que fueran necesarias las palabras “con miras a entregarlas a cualquier persona facultada para recibirlas”, que figuraban en el párrafo 1) a) del artículo 1 del proyecto de la secretaría. Se expresó la opinión de que esas palabras excluirían la situación en que el empresario fuera el destinatario final de las mercaderías y destacarían el carácter de los empresarios previstos en las normas uniformes. Sin embargo, hubo acuerdo en general en que las palabras eran innecesarias, pues un empresario siempre se haría cargo de las mercaderías con miras a entregarlas a otra persona.

21. El Grupo de Trabajo consideró las cuestiones de los tipos de actividades y de empresarios que debían quedar sometidos a las normas uniformes y la forma en

que debían mencionarse esas actividades en la definición de empresario. Se expresó la opinión de que la aplicación de las normas uniformes no debía limitarse exclusivamente a las actividades de almacenamiento, ya que tal limitación no se ajustaría a las modernas prácticas del transporte, particularmente en el caso de las terminales de contenedores, en que la función de los empresarios era la de servir de intermediario de la transferencia de mercaderías entre dos medios de transporte o entre el cargador o el consignatario y los medios de transporte. Esa función podría implicar el almacenamiento, pero no era siempre la función primordial del empresario; otras operaciones de manipulación solían ser igualmente importantes o más.

22. Hubo acuerdo en general en que las normas uniformes no debían aplicarse en el caso de los estibadores, los manipuladores de carga de aeropuertos o las entidades semejantes contratadas por los empresarios de terminales sólo para descargar las mercaderías, llevarlas hacia la terminal o a través de ella y cargarlas en un medio de transporte, cuando esas entidades no ejercían el cuidado, la custodia ni el control sobre las mercaderías. Por otra parte, se expresó la opinión de que las normas uniformes debían aplicarse a aquellas entidades si ejercían el cuidado, la custodia y el control sobre las mercaderías. Se convino además en general en que las normas uniformes no debían aplicarse a una entidad, como a una autoridad portuaria pública, que alquilara las instalaciones de las zonas de terminales a otras entidades, pero que no se hiciera cargo de las mercaderías ni asumiera responsabilidad por las mercaderías de otra forma que prestando servicios de seguridad respecto de esa superficie. Se expresó además la opinión de que las normas uniformes debían abarcar el almacenamiento de mercaderías en un almacén de depósitos de aduana. Se opinó asimismo que no debían abarcar el almacenamiento de mercaderías a largo plazo, como en el caso de un centro de distribución, ni tampoco los salvadores.

23. Se expresó la opinión de que una delimitación apropiada del alcance de la aplicación de las normas uniformes podría lograrse haciendo que las normas se aplicaran únicamente cuando se incluyera la “guarda” como un elemento esencial de las operaciones a que se comprometiera el empresario. Hubo acuerdo en general en que la aplicación de las normas uniformes no debía depender de que la “guarda” fuera una actividad primordial o accesoria de otras operaciones. Sin embargo, según otra opinión, se dudó de que las normas uniformes debieran utilizar la expresión “guarda”. No era claro lo que se quería expresar con esa palabra, y, si se usara, tendría que definirse como se había hecho en el proyecto de la secretaría (véase además el párr. 26 *infra*). A ese respecto, se sugirió que, en lugar de utilizar la palabra “guarda”, podría utilizarse otra formulación para indicar el elemento esencial que se requería para que se aplicaran las normas. Se sugirió que podría utilizarse la oración “cuidado, custodia y control sobre las mercaderías”. Sin embargo, se sugirió a ese respecto que no debía usarse la palabra “cuidado” porque en algunos sistemas jurídicos el uso de la palabra podía interpretarse en el sentido de permitir al empresario

evitar la aplicación de las normas uniformes excluyendo contractualmente su obligación del cuidado con respecto a las mercaderías. Por otra parte, se emitió la opinión de que desde el punto de vista económico podría ser atractivo para el cliente gozar de la oportunidad de escoger entre un sistema de responsabilidad basado en la culpa presunta, como se prevé en el proyecto de la secretaría, y un sistema de responsabilidad menos oneroso según el cual el empresario podría restringir su responsabilidad exclusivamente a la dimanante de pérdida o daño causado por negligencia grave de su parte o de parte de sus dependientes o agentes. Semejante sistema de responsabilidad podría resultar adecuado, sobre todo en casos en que las mercaderías estuvieran almacenadas en patios abiertos de almacenamiento a los que terceros, tales como porteadores, expedidores de fletes o destinatarios, tienen derecho de acceso para inspeccionar las mercaderías, clasificarlas o someterlas a cualquier otra clase de trato. Se expresó la opinión de que la oración "cuidado, custodia y control" era más amplia que "guarda", y que el uso de esa oración, en lugar de "guarda", daría como resultado la aplicación de las normas uniformes a entidades que no ejercieran la guarda. En otra opinión, sin embargo, la oración equivalía a "guarda".

24. Con respecto a la forma en que la definición de "empresario" debía referirse a las actividades distintas de la guarda, se expresó la opinión de que la definición debía especificar los tipos de otras actividades que habían de quedar comprendidas. A ese respecto se sugirió que debían incorporarse en la definición las actividades enumeradas en el párrafo 2) del artículo 3 del proyecto de la secretaría. Se sugirió además que se agregaran a esa definición las operaciones de nivelación, estiba y amarre. Se expresó la opinión de que las actividades enumeradas debían ser meros ejemplos de las demás operaciones que habrían de abarcarse en lugar de constituir una lista exhaustiva. Según otra opinión, la definición de "empresario" no debía especificar otras actividades que la de "guarda" o "cuidado, custodia y control", y meramente debía referirse a la realización de la guarda o al ejercicio del cuidado, custodia y control en combinación con la realización de otras operaciones relacionadas con el transporte o a los efectos de éste. Se sugirió además que se mencionaran las actividades que facilitarían la entrega de las mercaderías a la persona con derecho a recibirlas. Se expresó la opinión de que las actividades abarcadas por las normas uniformes sólo debían ser aquellas que el empresario se hubiera comprometido a realizar.

Párrafo 1) b)

25. Hubo acuerdo en general en que las normas uniformes no debían aplicarse a un transportista durante el período de su responsabilidad por las mercaderías en carácter de transportista con arreglo a un convenio de transporte internacional o al derecho nacional, pero que debían aplicarse a un transportista cuando tuviera las mercaderías a su cargo fuera de ese período. Sin embargo, se expresó la opinión de que debía suprimirse el párrafo 1) b) y que se utilizara la expresión que figuraba en el párrafo 1) del artículo 1 del proyecto

preliminar del UNIDROIT, es decir, "actuando en calidad distinta a la de transportista", ya que esa formulación era más sencilla. En otra opinión, la formulación del UNIDROIT hacía correr el riesgo de que se interpretara de manera de excluir la aplicación de las normas a los transportistas en todos los casos. En consecuencia, se sugirió que se dispusiera en el párrafo 1) b) que no se calificaría a un transportista de empresario cuando fuese responsable de las mercaderías con arreglo a un convenio de transporte internacional o al derecho nacional. Se sugirió además que se mencionaran las normas de derecho relativas al transporte aplicables más bien que un convenio de transporte internacional o el derecho nacional.

Párrafo 2)

26. Se expresaron diferentes opiniones en cuanto a la conveniencia de definir la "guarda". En una opinión si se utilizaba la palabra en las normas uniformes debía definirse. Se formularon diversas sugerencias con respecto a cómo definir la "guarda". Una sugerencia hizo suya la definición que figuraba en el párrafo 2) del artículo 1 del proyecto de la secretaría. Sin embargo, respecto de esa definición se observó que la oración "en una zona bajo el control exclusivo de la persona que ejerce la custodia o a la que tiene derecho de acceso y uso en común con otros" podría dar lugar a problemas en algunos sistemas jurídicos. Se sugirió también que debía definirse la "guarda" como el ejercicio del cuidado, la custodia y el control sobre las mercaderías. Una tercera sugerencia consistió en que la "guarda" incluyera actividades tradicionales de almacenamiento, aunque, en otra opinión, la palabra podía interpretarse de manera más amplia. Una cuarta sugerencia fue que debía excluirse de la guarda la transferencia directa de las mercaderías de un medio de transporte a otro sin que estuvieran estacionarias. A ese respecto, sin embargo, se opinó que, existiera o no la guarda, y por lo tanto que la entidad se considerara como empresario con arreglo a las normas, no debía depender del hecho de que las mercaderías quedaran estacionarias o no. Una quinta sugerencia fue que debía definirse la "guarda" como una obligación de mantener las mercaderías en la misma condición en que el empresario las recibió.

Párrafo 3)

27. Se estimó aceptable la definición de "mercaderías" del párrafo 3).

Párrafos 4) y 5)

28. Se expresó la opinión de que, por cuanto cada convenio de transporte internacional definía el tipo de transportista que quedaba sujeto al convenio, las normas uniformes no debían introducir una nueva definición de "transportista", que podría entrar en conflicto con las definiciones de los convenios. Con arreglo a esa opinión, se sugirió que las normas uniformes se refirieran sólo a las definiciones de transportista que figuraban en los convenios de transporte internacional. Se observó, sin embargo, que ese enfoque podría constituir un problema en el caso de un transportista definido en un convenio en que no fuera parte un Estado que adoptara las normas

uniformes. Según otra opinión, las normas uniformes no necesitaban definir “transportista”, sino señalar que la palabra incluía a los empresarios de transporte multimodal.

29. Hubo acuerdo en general que no era necesario definir la palabra “transportista” sólo si se definía la expresión “transportista internacional”. Si se adoptaba el criterio propuesto por el grupo de trabajo oficioso con respecto al artículo 2 no era necesario definir ni “transportista” ni “transportista internacional”, pero que la expresión “transporte internacional” requeriría definición.

B. *Textos propuestos por el Grupo de Trabajo oficioso y notas relativas a éstos*

30. El Grupo de Trabajo oficioso propuso los textos que figuran a continuación para el artículo 1 de las normas uniformes. El Grupo de Trabajo convino en incluir las notas a continuación de los textos a título de orientación para el examen de los mismos.

Artículo 1

A los efectos de la presente [Convención] [Ley]:

[Variante 1]

1) a) Por “empresario” se entiende una persona que se obliga al cuidado, la custodia y el control de las mercaderías a fin de prestar o procurar servicios relacionados con el transporte con respecto a las mercaderías, ya sea por acuerdo o por el hecho de tomar a su cargo tales mercaderías.

b) Por “servicios relacionados con el transporte” se entiende el almacenamiento, el depósito, la carga, la descarga, la estiba, el arrumaje, el entablado o la trinca.

c) No se considerará empresario a una persona en la medida en que sea responsable de las mercaderías como transportista o empresario de transporte multimodal en virtud de normas legales aplicables al transporte.

[Variante 2]

1) Por “empresario” se entiende toda persona que, actuando en calidad distinta a la de transportista, se obligue a la guarda de las mercaderías antes, durante o después del transporte, en combinación o no con otras operaciones relacionadas con el transporte, ya sea por acuerdo o por el hecho de tomar a su cargo tales mercaderías de manos de un cargador, transportista, expedidor o cualquier otra persona, con miras a entregarlas a cualquier persona facultada para recibirlas.

[2] Por “guarda” se entiende el ejercicio del cuidado, la custodia y el control de las mercaderías por una persona [en una zona bajo su control] [en una zona bajo su control exclusivo o a la que tiene derecho de acceso y uso en común con otros].]

[Variante 3]

1) Por “empresario” se entiende toda persona que efectúe o haga efectuar operaciones de manipulación de mercaderías, tales como la carga, la descarga, el almacenamiento, el arrumaje, el entablado o la trinca, con respecto a mercaderías que son objeto de transporte internacional [antes, durante o después del transporte], en la medida en que la guarda constituya parte de las operaciones.

2) Por “guarda” se entiende el ejercicio del cuidado, la custodia y el control de las mercaderías por una persona [en una zona bajo su control] [en una zona bajo su control exclusivo o a la que tenga derecho de acceso y uso en común con otros] [, con la salvedad de que la transferencia directa de las mercaderías de un medio de transporte a otro sin que queden estacionadas no se considerará guarda].

* * *

3) El término “mercaderías” comprende todo contenedor, remolque, chasis, gabarra, paleta o cualquier elemento análogo de transporte o embalaje, si no ha sido suministrado por el empresario.

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

Notas

a. Con arreglo a la variante 1, la obligación fundamental de un empresario es “el cuidado, la custodia y el control” de las mercaderías a fin de prestar o procurar servicios relacionados con su transporte. Con arreglo a la variante 2, la obligación fundamental es la “guarda” de las mercaderías. La variante 2 da la posibilidad de limitar la definición de empresario a la persona que ejecute las operaciones tradicionales de almacenamiento y depósito, probablemente junto con algunas otras operaciones relacionadas con el transporte (que podrían señalarse en el artículo 3). Esa limitación podría lograrse omitiendo del párrafo 2) de la variante 2 la definición de “guarda”, y entendiéndose por “guarda” sólo el almacenamiento y el depósito. Un enfoque de este tipo sería más restringido que el de la variante 1 si en esa variante se entiende que las palabras “el cuidado, la custodia y el control” se refieren a otras situaciones que van más allá del almacenamiento y el depósito.

b. La variante 2 también podría ser más restringida que la variante 1 si se limitara la definición de “guarda” que figura en el párrafo 2) de la variante 2 al “ejercicio del cuidado, la custodia y el control de las mercaderías por una persona en una zona bajo su control”. Por otra parte, la variante 2 podría tener un alcance mayor que la

variante 1 si no se incluyera la definición de “guarda” que figura en el párrafo 2) de la variante 2 y se diera a la palabra “guarda” un sentido más amplio que sólo “el cuidado, la custodia y el control”.

c. En la variante 1, podría incluirse a los estibadores y a los operadores de carga de aeropuertos en caso de que estuviesen encargados del cuidado, la custodia y el control de las mercaderías. Sin embargo, se expresó la opinión de que esas entidades no debían considerarse empresarios a los que se aplican las normas uniformes. Se expresó asimismo la opinión de que las variantes 2 y 3 podían abarcar también esas entidades, lo que dependía de lo que se resolviera con las palabras entre corchetes en la definición de guarda.

d. Al igual que en la variante 2, en la variante 3 “la guarda” es un elemento fundamental de la definición de “empresario”. Sin embargo, la variante 3 da la posibilidad de especificar que la transferencia directa de las mercaderías de un medio de transporte a otro sin que queden estacionadas no se considerará guarda. Este texto también podría incluirse en la definición de guarda de la variante 2.

e. Las variantes 1 y 3 permiten incorporar a la definición de empresario otras operaciones además de “el cuidado, la custodia y el control” o “la guarda”.

f. Con arreglo a las variantes 1 y 3, el elemento fundamental (esto es, ya sea “el cuidado, la custodia y el control” o “la guarda”) se vincula a otras operaciones, mientras que en la variante 2 una entidad sería considerada empresario sea que la guarda esté o no vinculada a otras operaciones. Se expresó la opinión de que como los servicios y operaciones mencionados en las variantes 1 y 3 eran sólo ejemplos, tales variantes no eran más restringidas que la variante 2 y podían en la práctica abarcar todas las situaciones de guarda.

g. Las variantes 1 y 2 dan las posibilidades de excluir de la definición de “empresario” a un transportista que sea responsable de las mercaderías conforme a las normas jurídicas aplicables al transporte. En la variante 1, esta posibilidad se da en el inciso b); en la variante 2, lo mismo puede lograrse mediante las palabras “actuando en calidad distinta a la de transportista”.

h. El párrafo 4) presenta dos enfoques diferentes de la definición de “transporte internacional”. En uno de los enfoques, se excluiría el texto que figura entre corchetes; en el otro, se incluiría dicho texto. Las posibles consecuencias de ambos enfoques se analizan en las notas al texto del proyecto de artículo 2 propuesto por el grupo de trabajo oficioso.

Artículo 2

A. Texto propuesto por la Secretaría

31. En relación con el inciso a) de la variante 1 y el párrafo 1) a) de las variantes 2 y 3 del proyecto de la secretaría, una opinión apoyó el enfoque que figura en esos párrafos, es decir, la referencia a mercaderías que se encuentren en el territorio del Estado. Sin embargo, la opinión prevaleciente fue que en esos párrafos debía hacerse referencia a las operaciones que se ejecuten en el

territorio del Estado. En apoyo de esa opinión, se sugirió que existía el peligro de que se interpretara que la referencia a mercaderías que se encuentren en el territorio del Estado requería que las mercaderías se encontraran allí cuando se incoara la demanda, en lugar de cuando ocurriera la pérdida o daño, y las mercaderías podían haber salido del Estado en el momento en que se incoara la demanda.

32. Se expresó la opinión de que esos párrafos no serían necesarios si las normas uniformes se adoptaran como ley modelo. En apoyo de esa opinión, se sugirió que un Estado que hubiera adoptado la ley modelo normalmente la aplicaría en relación con las pérdidas o daños ocasionados por operaciones realizadas en el Estado, y que la posibilidad de que aplicara la ley en relación con las pérdidas o daños causados por operaciones realizadas en otro Estado dependería de sus normas de derecho internacional privado. Sin embargo, de acuerdo con otra opinión, debían incluirse los párrafos incluso si las normas uniformes se adoptaban como ley modelo.

33. Con respecto al resto de las variantes 1, 2 y 3, se convino en general en que las normas uniformes debían aplicarse sólo a las operaciones relacionadas con mercaderías que fueran objeto de transporte internacional. Sin embargo, se planteó una cuestión relativa al alcance del concepto de ser objeto de transporte internacional. Se convino en general en que debía considerarse que las mercaderías son objeto de transporte internacional mientras estén incluidas en un contrato de transporte combinado o multimodal en el que el lugar de partida y el lugar de destino se hallen en dos Estados diferentes. En consecuencia, las normas uniformes debían abarcar las operaciones de terminal ejecutadas en relación con esas mercaderías, incluso cuando, como parte del transporte combinado o multimodal, el empresario recibiera las mercaderías de un transportista nacional y las entregara a un transportista nacional. Sin embargo, se planteó la cuestión de si las normas uniformes debían aplicarse en caso de que el empresario recibiera las mercaderías de un transportista nacional y las entregara a otro transportista nacional como parte de un transporte segmentado, en lugar de combinado o multimodal, de mercaderías entre dos Estados (por ejemplo, cuando ambos transportistas nacionales estuvieran incluidos en un contrato de transporte separado, o cuando cada transportista nacional estuviera incluido en un contrato de transporte separado). Se expresó la opinión de que en esos casos no debían aplicarse las normas uniformes. Sin embargo, se brindó el ejemplo del caso en que el empresario recibiera las mercaderías de un transportista nacional y las entregara a un transportista nacional para transportarlas a un aeropuerto o puerto, que podría estar ubicado en las cercanías, para cargarlas en un buque o aeronave para un transporte internacional. Se expresó la opinión de que, en ese caso, debían aplicarse las normas uniformes a las operaciones del empresario. Se convino en general en que las normas uniformes debían aplicarse a las operaciones realizadas por un empresario en relación con mercaderías transportadas en una etapa de un transporte segmentado que fuera

objeto de un contrato separado en el que el lugar de partida y el lugar de destino se hallaran en dos Estados diferentes.

34. De acuerdo con otra opinión, no se necesitaban las normas uniformes para las operaciones ejecutadas mientras las mercaderías fueran objeto de un contrato de transporte unimodal o multimodal, ya que en esos casos el transportista estaría sujeto a un régimen de responsabilidad satisfactorio; además, todas las cuestiones de los recursos de un transportista contra un empresario podrían resolverse entre ellos sin necesidad de recurrir a las normas uniformes.

35. La variante 1 del artículo 2 del proyecto de la secretaría recibió algún apoyo. Se expresó la opinión de que la variante 1 era la de aplicación más simple de las tres variantes del artículo 2. Sin embargo, de acuerdo con otra opinión, esa variante era muy vaga. En relación con ello, se expresó la opinión de que era importante que el empresario pudiera determinar cuándo se aplicaban las normas uniformes. También se expresó la opinión de que la variante era muy amplia, ya que podría aplicarse en situaciones en que el empresario recibiera las mercaderías de un transportista nacional y las entregara a un transportista nacional.

36. Se consideró que la variante 3 del artículo 2 era demasiado detallada y compleja, y no recibió gran apoyo.

37. El mayor apoyo se expresó en favor del enfoque general de la variante 2 del artículo 2. Se expresó la opinión de que el enfoque era suficientemente flexible y limitaba de manera apropiada la aplicación de las normas uniformes a las operaciones ejecutadas en el contexto del transporte internacional. Sin embargo, se expresó la opinión de que el párrafo 2) de la variante 2 debía reemplazarse por una definición de "transporte internacional". De acuerdo con esa opinión, el "transporte internacional" debía definirse como el transporte en el que el lugar de partida y el lugar de destino se hallaran en dos Estados diferentes; en el caso del transporte segmentado, el "transporte internacional" debía abarcar únicamente los segmentos en que el lugar de partida y el lugar de destino se hallaran en dos Estados diferentes. Se sugirió que esa definición debía ubicarse en el artículo 1, en lugar de en el artículo 2.

38. Se expresó la opinión de que, para tratar el caso en el que las mercaderías fueran objeto de transporte internacional mientras se encontraran a cargo de un empresario, o cesaran de ser objeto de un transporte internacional mientras se encontraran a cargo de un empresario, debía incorporarse en el artículo 2 la presunción que figuraba en el párrafo 6) de la variante 3.

39. Se expresó la opinión de que debía figurar en el artículo 2 una disposición en el sentido de que las normas uniformes no se aplicarían en los casos en que el empresario probara que no sabía o no podía haber sabido, partiendo de la información y los documentos que le fueron presentados, que las mercaderías eran objeto de transporte internacional.

40. Se expresó la opinión de que las normas uniformes debían aplicarse únicamente cuando se tratara de transporte marítimo. En apoyo de esa opinión se sugirió que, como en la mayoría de los casos el transporte marítimo es internacional, no sería necesario tratar de limitar aún más la aplicación de las normas uniformes a operaciones relacionadas con mercaderías objeto de un transporte internacional.

B. *Textos propuestos por el Grupo de Trabajo oficioso y notas relativas a éstos*

41. El Grupo de Trabajo oficioso propuso los textos que figuran a continuación para el artículo 2 de las normas uniformes. El Grupo de Trabajo convino en incluir las notas a continuación de los textos a título de orientación para el examen de los mismos.

Artículo 2

1) [*Variante 1*] Esta [Convención] [Ley] se aplicará siempre que:

- a) las mercaderías se encuentren en el territorio de [un] [este] Estado [contratante], y
- b) las mercaderías sean objeto de transporte internacional.

[*Variante 2*] Esta [Convención] [Ley] se aplicará siempre que ["las operaciones"] se ejecuten:

- a) en el territorio de [un] [este] Estado [contratante], y
- b) en relación con mercaderías que sean objeto de transporte internacional.

2) Cuando mercaderías a cargo del empresario que no eran objeto de transporte internacional al ser recibidas por el empresario pasen posteriormente a ser objeto de transporte internacional, o cuando mercaderías a cargo del empresario que eran objeto de transporte internacional al ser recibidas por el empresario dejen posteriormente de ser objeto de transporte internacional, toda pérdida o daño sufrido por las mercaderías se entenderá que ha ocurrido mientras eran objeto de transporte internacional, salvo prueba en contrario.

3) No obstante, esta Convención no se aplicará en los casos en que el empresario pruebe que no sabía o no podía saber, sobre la base de la información y los documentos que le fueron presentados, que las mercaderías eran objeto de transporte internacional.

Notas

a. Se planteó la cuestión de si el apartado a) del párrafo 1) sería necesario o produciría resultados inadecuados en caso de que las normas uniformes se adoptaran como ley modelo.

b. El "transporte internacional" se definirá en el párrafo 4) del artículo 1 propuesto por el grupo de trabajo oficioso. La definición de ese término como

“todo transporte en que el lugar de partida y el lugar de destino estén situados en dos Estados diferentes” podría interpretarse en un sentido amplio. Por ejemplo, si esa definición se lee junto con el artículo 2, el resultado será que, en el caso de transporte segmentado de mercaderías de un Estado a otro, las normas uniformes se aplicarían a las operaciones de terminal ejecutadas en relación con las mercaderías durante el segmento puramente nacional del transporte. En cambio, un criterio más restringido sería el de incluir en la definición de “transportista internacional” la frase que figura entre corchetes en el párrafo 4) del texto del proyecto de artículo 1 propuesto por el grupo de trabajo oficioso. Con arreglo a esa redacción, un segmento se consideraría “transporte internacional” sólo cuando, respecto de él, el lugar de partida y el lugar de destino estén situados en dos Estados diferentes.

c. En la variante 2 del párrafo 1), la palabra “operaciones” se reemplazaría por la formulación que se utilice en el artículo 1 para describir las operaciones de que se trata.

Artículo 3

A. Texto propuesto por la Secretaría

42. Se señaló que podía interpretarse que el párrafo 1) significaba que el empresario era responsable de las mercaderías siempre que realizara cualquier operación respecto a ellas dentro del período básico de responsabilidad establecido en el párrafo 1), incluidas las operaciones mencionadas en el párrafo 2), y que en tal caso el período ampliado de responsabilidad establecido en el párrafo 2) se solaparía con el período de responsabilidad establecido en el párrafo 1). Sin embargo, se indicó que no siempre podían identificarse con precisión los momentos en que las mercaderías eran recibidas o entregadas, y que en algunos casos un empresario podía realizar operaciones con respecto a las mercaderías antes de haberlas recibido o después de haberlas entregado. El párrafo 2) ampliaría el período básico de responsabilidad establecido en el párrafo 1) de modo que abarcara esas situaciones. Se sugirió que el párrafo 1) debía referirse a la recepción de las mercaderías por el empresario con objeto de proceder a su guarda.

43. Se expresó la opinión de que el límite del período de responsabilidad del empresario debía ser el momento en que el empresario entregara las mercaderías o las pusiera a disposición de una persona facultada para recibirlas, a fin de excluir la aplicación de las normas uniformes si el cliente no procedía a recibir las mercaderías.

44. Se expresó también la opinión de que las palabras “operaciones como”, colocadas entre corchetes en el párrafo 2), debían mantenerse para dejar en claro que la enumeración no era exhaustiva. Se aseguraría de ese modo que las normas cubrieran la pérdida o el daño ocurrido durante una operación estrechamente relacionada con la carga o la descarga, pero no mencionada expresamente en el párrafo 2). Se sugirió que debían

añadirse a las operaciones mencionadas en el párrafo 2) las operaciones de arrumaje, entablado o trinca. Sin embargo, según otra opinión, no era necesario añadir esas operaciones. Se convino de modo general en que los modos de mencionar las operaciones en los artículos 1 y 3 debían ser coherentes.

B. Texto propuesto por el Grupo de Trabajo oficioso y notas relativas a éste

45. El Grupo de Trabajo oficioso propuso el texto que figura a continuación para el artículo 3 de las normas uniformes. El Grupo de Trabajo convino en incluir las notas a continuación del texto a título de orientación en el examen del mismo.

Artículo 3

1) El empresario será responsable de las mercaderías [a que se refiere el artículo 1] desde el momento en que las tome a su cargo [para su guarda] hasta que las entregue a la persona facultada para recibirlas [o las ponga a su disposición].

2) Si el empresario se ha obligado a efectuar o hacer efectuar otros servicios relacionados con el transporte, como la descarga, carga, estiba, arrumaje, entablado o trinca de las mercaderías, aun antes de tomarlas a su cargo o después de entregarlas, el período de responsabilidad se extenderá para abarcar asimismo tales operaciones adicionales.

Notas

a. Para que se le apliquen las normas uniformes, la entidad deberá haberse comprometido a efectuar las operaciones mencionadas en el artículo 1. El objeto del presente artículo es disponer que, una vez que la entidad pase a ser empresario al comprometerse a efectuar esas operaciones, es responsable por las mercaderías, con arreglo a las normas uniformes, desde el momento en que las tome a su cargo hasta el momento en que las entregue o, en caso de incluirse la última expresión que figura entre corchetes en el párrafo 1), hasta que las ponga a disposición de la persona facultada para recibirlas. La forma definitiva de este artículo dependerá de la formulación que se adopte para el artículo 1.

b. Puede ser necesario aclarar el concepto de la “toma de mercaderías a su cargo” y “las ponga a su disposición”.

c. Si se opta por la variante 2 del artículo 1, y se incluyen en el párrafo 1) del artículo 3 las palabras “para su guarda”, puede considerarse que el período inicial de responsabilidad será el período de guarda, y, de ser así, la inclusión del párrafo 2) del artículo 3 será necesaria para extender el período de responsabilidad de modo que abarque las operaciones efectuadas antes o después de la guarda. Si las palabras “para su guarda” no se incluyen en el párrafo 1) y si el período comprendido entre la toma a su cargo de las mercaderías y su entrega adecuada describe el período de tiempo durante el cual el

empresario puede efectuar operaciones con respecto a las mercaderías a las que se pretende que se apliquen las normas uniformes, puede no ser necesario el párrafo 2).

d. Se planteó la cuestión de si el artículo 3 sería necesario que se optara por la variante 3 del artículo 1.

Artículo 4

A. Texto propuesto por la Secretaría

46. Se hizo referencia al gran número de documentos que se utilizaba en relación con el transporte internacional de mercaderías. Se convino en general en que los requisitos de documentación debían ser mínimos en las normas uniformes, a fin de no recargar innecesariamente la documentación utilizada en el transporte internacional.

Párrafos 1) y 2)

47. Recibió notable apoyo la opinión de que el empresario debía estar obligado a emitir un documento sólo cuando se lo pidiera el cliente. Según otra opinión, sin embargo, la emisión de un documento debía ser obligatoria. Se convino en general en que el empresario debía acusar recibo de las mercaderías en el documento. Se expresó la opinión de que el empresario debía indicar también en el documento aquellos detalles relativos al estado y la cantidad de las mercaderías que pidiera el cliente del empresario, en la medida en que esos detalles pudieran determinarse por medios de verificación razonables. A ese respecto, se señaló que en algunos casos, por ejemplo en el de contenedores sellados, podía ser excesivamente gravoso exigir al empresario que abriera y quizá desmontara los contenedores a fin de comprobar el estado de las mercaderías, y que las leyes de aduanas u otras leyes podían prohibir que el empresario abriera contenedores sellados. En consecuencia, se sugirió que se especificara en las normas que los "medios de verificación razonables" no requerían la apertura de contenedores sellados.

48. Se planteó la cuestión de si debía utilizarse en el párrafo 1) y en otras partes la palabra "cliente", o si debía hacerse referencia a la persona con la que el empresario tuviera una relación contractual. Se convino en general en que debía evitarse hacer referencia en las normas al contrato entre las partes, y en que debía mantenerse la palabra "cliente".

49. Se convino en general en que, en el párrafo 1), debía obligarse al empresario a emitir el documento en un plazo razonable y no en un plazo especificado.

50. Se propuso reemplazar el título del artículo 4 por "Acuse de recibo", y que en el artículo se obligara al empresario, en el momento en que recibiera las mercaderías, a acusar recibo de éstas mediante la firma de un documento fechado presentado por el cliente. En el documento debía indicarse la fecha en que se recibían las mercaderías, la persona facultada para recibirlas y la descripción de las mercaderías necesaria para su identificación, y el empresario debía señalar en el

documento cualquier imprecisión o inexactitud de los detalles relativos a la descripción de las mercaderías en la medida en que pudiera determinarlos por medios de verificación razonables. Si el empresario no acusaba recibo de las mercaderías, se presumiría que las había recibido en la fecha y en el estado que declarara el cliente. En apoyo de esa propuesta, se indicó que, en el caso en que el empresario transfiriera las mercaderías de una persona o entidad a otra en un plazo corto, no era realista exigir al cliente que pidiera formalmente un documento o que se anotaran en él detalles relativos a las mercaderías, y que en las normas sólo debía exigirse al empresario que firmara el documento que le presentara el cliente. No obstante, en relación con esa propuesta, se señaló que el cliente podía no presentar un documento al empresario.

Párrafo 3)

51. Se convino en general en que el párrafo 3) era aceptable en cuanto a su fondo. Se expresó la opinión de que, si la emisión de un documento era obligatoria, debía suprimirse el texto incluido entre corchetes.

Párrafo 4)

52. Recibió considerable apoyo el fondo del párrafo 4). Sin embargo, según una opinión contraria, era preferible dejar que la legislación nacional se ocupara de las cuestiones mencionadas en ese párrafo. Se señaló también que ciertos conceptos incluidos en el párrafo 4), tales como "buen estado aparente" o "presunción", podían no ser usuales en algunos sistemas jurídicos.

53. Con respecto a las palabras "se prueba que", colocadas entre corchetes, algunos opinaban que debían mantenerse, en tanto que otros eran partidarios de su supresión. En favor del mantenimiento de las palabras, se sugirió que no sería apropiado que se presumiera que el empresario había recibido las mercaderías en buen estado aparente a menos que se probara que el cliente le había pedido que emitiera un documento o que indicara en el documento información relativa al estado de las mercaderías. Se señaló que, en algunos casos, podía discutirse si se habían hecho esas peticiones. En favor de la supresión de esas palabras, se señaló que la cuestión de si se habían hecho tales peticiones podía plantearse fácilmente en un procedimiento judicial y que, por consiguiente, las palabras eran innecesarias.

54. Se señaló que el empresario podía no saber si había recibido las mercaderías, o podía negar haberlas recibido. Por consiguiente, se expresó la opinión de que la presunción mencionada en el párrafo 4) no debía aplicarse si el empresario no había tenido oportunidad de verificar las mercaderías.

55. Según una opinión, debían suprimirse en el párrafo 4) las palabras "salvo prueba en contrario". Según otra opinión, debían mantenerse, ya que en algunos sistemas jurídicos existía el concepto de presunción *iusuris et de iure*, que es irrefutable.

56. Se señaló que la actual redacción del párrafo 4) crearía la presunción de que el empresario recibió las

mercaderías en buen estado aparente si se negara a indicar en el documento el estado de las mercaderías, aunque en el caso de contenedores sellados no estuviera obligado a abrir el contenedor para determinar el estado de las mercaderías. A ese respecto, se sugirió que la presunción se limitara al estado de las mercaderías que pudiera haber sido determinado por medios de verificación razonables.

Párrafos 5) y 6)

57. Se convino en general en que los párrafos eran aceptables en cuanto al fondo. Se expresó la opinión de que debía bastar un sello o anotación en un documento existente. Se sugirió que en el párrafo 6) se previera también que el empresario firmara él mismo el documento. Se señaló, sin embargo, que el empresario no sería normalmente una persona natural.

B. Textos propuestos por el Grupo de Trabajo oficioso y notas relativas a éstos

58. El Grupo de Trabajo oficioso propuso los textos que figuran a continuación para el artículo 4 de las normas uniformes. El Grupo de Trabajo convino en incluir las notas a continuación del texto a título de orientación en el examen del mismo.

Artículo 4

1) *[Variante 1]* El empresario deberá [en todo caso], sin demora injustificada, ya sea:

[Variante 2] Salvo que el cliente lo exima de esa obligación, y en los términos en que lo haga, el empresario deberá, sin demora injustificada, ya sea:

[Variante 3] A petición del cliente, el empresario deberá, sin demora injustificada, ya sea:

[Variante 4] El empresario podrá, a su elección, ya sea:

[Variante 5] El empresario podrá, y a petición del cliente deberá, sin demora injustificada, ya sea:

a) acusar recibo de las mercaderías firmando un documento presentado por el cliente en el que se identifiquen las mercaderías y se señale su estado y cantidad, o

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

2) Si el empresario no cumple 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.

3) El documento señalado en el apartado b) del párrafo 1) del presente artículo podrá emitirse en cualquier forma por la que se deje constancia de la información que contiene.

4) El documento que se emita conforme al presente artículo irá firmado en nombre del empresario por una persona autorizada al efecto por él. La firma podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico.

[5) La omisión en el documento de uno o más de los detalles señalados en el párrafo 1) del presente artículo no afectará a la legalidad del documento en cuanto documento emitido por el empresario.]

Notas

a. Las distintas variantes del párrafo 1) reflejan enfoques diferentes de la cuestión de si el empresario está obligado a emitir un documento y el alcance de esa obligación. La redacción final de esta disposición podría incluir elementos de una o varias de las variantes.

b. Se expresó la opinión de que, si el empresario quedara obligado a emitir un documento sólo si el cliente así lo solicitara, se limitaría el valor de la presunción establecida en el párrafo 2).

c. Se expresó la opinión de que, en el párrafo 1), la frase "sin demora injustificada" inducía a error y, por ello, debía especificarse un plazo concreto.

d. El propósito del apartado a) del párrafo 1) es reflejar la práctica seguida en algunos terminales.

e. La frase "medios de verificación razonables" que figura en el apartado b) del párrafo 1) no tiene por objeto obligar al empresario a abrir contenedores sellados.

f. En lo que respecta al párrafo 4), se expresó la opinión de que, si otra persona estaba autorizada a firmar un documento en nombre del empresario, debía limitarse su facultad de firmar mediante medios mecánicos u otros medios análogos.

g. Se expresó la opinión de que el párrafo 5) era necesario a fin de preservar el carácter jurídico del documento. Sin embargo, conforme a otra opinión, esa disposición era importante en el caso de los convenios sobre transporte en los que el documento de transporte era negociable, y constituía un título representativo de las mercaderías o cumplía funciones de contrato de transporte; ése no era el caso del documento emitido por el empresario y, por ello, el párrafo 5) era innecesario.

h. De conformidad con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su octavo período de sesiones, el presente proyecto de artículo no trata de los documentos negociables.

Artículo 5

59. El Grupo de Trabajo examinó si las normas uniformes debían ocuparse de la demora del empresario en la entrega de las mercaderías. La opinión prevaleciente fue que las normas uniformes debían ocuparse de la demora. En apoyo de esa opinión se indicó que la demora podía producirse por diversas razones y que era un problema que existía en la práctica. Si las normas uniformes no se ocupaban de la demora, la responsabilidad del empresario por la demora se regiría por normas

desemejantes en los sistemas jurídicos nacionales. Algunos sistemas jurídicos permitían que el empresario limitara o evitara en el contrato la responsabilidad por la demora. El establecimiento de un régimen jurídico uniforme en materia de demora redundaría en beneficio de los transportes, así como de los transportistas sujetos a responsabilidad por demora en virtud de los convenios internacionales de transporte que recurrieran contra los empresarios debido a demora. En otros sistemas jurídicos, la demora podía exponer al empresario a responsabilidades graves en virtud del derecho interno. Si las normas uniformes se ocupaban de la demora, el empresario podría beneficiarse de las excepciones y los límites de la responsabilidad uniformes en caso de demora.

60. Sin embargo, según una opinión opuesta, las normas uniformes no debían ocuparse de la demora. En la práctica, la demora no era un problema importante. Se señaló que si no se encontraban las mercaderías, éstas podrían considerarse perdidas, exigiéndose la responsabilidad correspondiente al empresario. Debido a los diferentes tipos de empresarios, operaciones y mercaderías a que se aplicaban las normas uniformes, sería difícil definir qué constituía demora.

Párrafo 1)

61. Se señaló que en virtud del párrafo 1) correspondía al demandante probar que el hecho que provocó la pérdida o el daño tuvo lugar durante el período en que el empresario respondía de las mercaderías, y que, una vez que lo hubiera probado, correspondía al empresario demostrar que él, sus empleados o representantes habían adoptado todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias. Se indicó que, en el desempeño de sus funciones, el empresario podría utilizar los servicios de una persona que no fuera empleado o representante. Se convino, en general, que se debía incluir en el párrafo 1) una referencia a ese tipo de persona.

62. Se convino, en general, que correspondía al empresario la carga de la prueba a que se hacía referencia en el párrafo 1) respecto de la pérdida o el daño de las mercaderías que se produjeran mientras respondía de ellas, ya que él estaría en posesión de las mercaderías y dispondría del conocimiento y las pruebas de las circunstancias relativas a la pérdida o el daño. Sin embargo, se indicó que los contratos relativos a operaciones en terminales atribuían a menudo la carga de la prueba al cliente para que probara que el empresario era culpable del daño causado durante el llenado y el vaciado de los contenedores, y se propuso que en el párrafo 1) se tuviera en cuenta esa práctica.

63. Se manifestó la opinión de que las normas uniformes debían ocuparse de la responsabilidad de un empresario por el daño que causara a un medio de transporte que le entregara mercaderías o las recibiera de él. A ese respecto, se indicó que las consecuencias financieras del daño podían ser elevadas. Sin embargo, la opinión prevaleciente fue que las normas debían ocuparse únicamente de la responsabilidad del empresario por la pérdida o el daño de las mercaderías o los

bienes de que se hacía cargo para su custodia (que podrían incluir contenedores, chasis, remolques o similares), pero que la responsabilidad por el daño a los bienes de que no se hiciera cargo para su custodia quedaba fuera del ámbito de las normas que debían elaborarse.

64. Se manifestó la opinión de que el empresario debía estar obligado a probar únicamente que había adoptado todas las medidas que razonablemente podían exigirse “de él”, ya que algunos empresarios podían no disponer de los medios para adoptar medidas que pudiera considerarse que razonablemente podían exigirse. Sin embargo, la opinión prevaleciente fue que la responsabilidad del empresario debía estar sujeta a una norma objetiva y no a una subjetiva, y que no debían añadirse las palabras “de él”.

65. En relación con la oración entre corchetes que figuraba al final del párrafo 1), se manifestó la opinión de que debía mantenerse esa oración. Sin embargo, la opinión prevaleciente fue que se debía suprimir la oración, ya que el empresario, que desempeñaba a menudo una actividad comercial, debía ser responsable de los actos de sus empleados o representantes, tanto si actuaban dentro como fuera del ejercicio de sus funciones.

Párrafo 2)

66. Se manifestaron opiniones divergentes en relación con el párrafo 2). A favor de suprimir ese párrafo se argumentó que el párrafo constituiría una interferencia de la norma de responsabilidad enunciada en el párrafo 1) y la limitaría. También se indicó que el párrafo era innecesario, ya que en cualquier caso un tribunal tendría en cuenta los factores mencionados en el párrafo. Se expresó además la opinión de que el alcance y significado precisos de las palabras “entre otras cosas” no estaba claro. En apoyo de mantener el párrafo se argumentó que indicar algunos factores que los tribunales debían tener en cuenta al determinar las medidas que razonablemente podían exigirse fomentaría la uniformidad en los fallos de los tribunales y constituiría una ayuda en el caso de los sistemas jurídicos que no estaban familiarizados con el concepto de lo que era razonable. También se indicó que, en virtud de las palabras “entre otras cosas” que figuraban en el párrafo 2), ese párrafo no limitaría la responsabilidad enunciada en el párrafo 1); los tribunales quedarían en libertad de tener en cuenta otras circunstancias pertinentes. Se manifestó que se podían satisfacer los intereses de quienes favorecían la supresión del párrafo diciendo que “se tendrán debidamente en cuenta todas las circunstancias del caso, incluidos, entre otras cosas, el carácter de las mercaderías y el de las operaciones que debe efectuar el empresario”.

Párrafo 3)

67. Se decidió que el párrafo 3) era aceptable.

Párrafo 4)

68. Se decidió que el párrafo 4) era aceptable. Sin embargo, se propuso que se mejorara la redacción de la

parte final del párrafo, haciendo referencia a "el plazo razonable consecutivo a recibirse la petición de las mercaderías por la persona".

Párrafo 5)

69. Se indicó que podría no ser apropiado permitir que el demandante considerara las mercaderías como pérdidas si en realidad no se habían perdido sino que no se habían entregado en el plazo de sesenta días por razones que conocían ambas partes (por ejemplo, un conflicto industrial). Sin embargo, también se indicó que en esos casos el empresario podría evitar la responsabilidad por la pérdida demostrando, de conformidad con el párrafo 1), que la demora en la entrega se había producido a pesar de que él había adoptado las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar la demora.

70. Se indicó que en virtud del párrafo 5), el plazo de sesenta días comenzaría en la fecha en que el cliente pidiera las mercaderías. En general, se convino que el párrafo debía estipular que ese plazo comenzaría en la fecha convenida por las partes para la entrega de las mercaderías o, en ausencia de un acuerdo al respecto, en la fecha en que el cliente solicitara las mercaderías. A ese respecto, se indicó que el empresario podía estar obligado a entregar las mercaderías en el momento convenido por las partes, aunque no mediara solicitud alguna.

71. Se manifestó la opinión de que, en el caso de mercaderías inmovilizadas en un terminal, sesenta días era un plazo excesivo para que el cliente pudiera considerar las mercaderías como pérdidas. Se propuso que sería más adecuado un plazo de 10 ó 14 días.

Artículo 6

Párrafo 1)

72. Se convino, en general, que aunque las normas uniformes se formularan como ley modelo, la limitación de la responsabilidad debía expresarse haciendo referencia a los Derechos Especiales de Giro tal como los definía el Fondo Monetario Internacional. Si las normas se formulaban como convenio, se debía utilizar la disposición sobre unidades de cuenta que había aprobado la Comisión en su 15.º período de sesiones³.

73. Se manifestó la opinión de que se debía estipular un mecanismo de revisión de la limitación de la responsabilidad. Se indicó que, en caso de que se aprobara un convenio, se podría utilizar una de las dos disposiciones aprobadas por la Comisión en su 15.º período de

³Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su 15.º período de sesiones, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/37/17, párr. 63, anexo I (Anuario de la Comisión de Derecho Mercantil Internacional, (1982), primera parte, A).*

sesiones para revisar la limitación de la responsabilidad⁴, pero que, en caso de que se aprobara una ley modelo, podrían plantearse problemas al elegir un foro para la revisión. A ese respecto, se propuso que si las normas uniformes se formulaban como ley modelo, la aprobación de las normas podría ir acompañada de una indicación de que sería conveniente que se revisara periódicamente la limitación de la responsabilidad a fin de tener en cuenta la inflación. Según otra propuesta, al revisarse la limitación de la responsabilidad debería tenerse en cuenta la limitación vigente en los convenios internacionales de transporte en vigor.

74. Se manifestaron diversas opiniones sobre si las normas uniformes debían establecer una limitación única de la responsabilidad o si la limitación debería depender de la modalidad o las modalidades de transporte utilizadas por el empresario. Según una opinión, las normas debían establecer una limitación única. En apoyo de esa opinión, se indicó que el empresario no siempre podría saber con qué medios de transporte le serían entregadas o retiradas las mercaderías, y, en ese caso, no sabría cuál sería la limitación aplicable. Además, una multiplicidad de limitaciones posibles podría provocar confusión e incertidumbre indebidas. También se indicó que, en el caso de ciertas modalidades de transporte, no se había determinado la limitación de la responsabilidad.

75. Según otra opinión, si las mercaderías se entregaban al empresario o se retiraban de él mediante transporte marítimo, debería aplicarse la limitación correspondiente al transporte marítimo; si no se utilizaba el transporte marítimo, se debería aplicar una limitación más elevada. Según una tercera opinión, la limitación debía ser la limitación aplicable a la modalidad de transporte utilizada para entregar las mercaderías al empresario o a la modalidad utilizada para retirarlas de él, utilizándose la que fuera más elevada.

Párrafos 2) y 3)

76. Se decidió que los párrafos eran aceptables.

Párrafo 4)

77. Se planteó la cuestión de qué sucedería si la lista de bultos o unidades de carga que figuraba en el documento emitido por el empresario difería de la lista que figuraba en el documento de transporte. Se convino en que el párrafo era aceptable, con sujeción a que se aclarase esa cuestión.

Párrafo 5)

78. Se decidió que el párrafo 5) era aceptable.

Artículo 7

79. En relación con el párrafo 2), se convino, en general, que debían poder acogerse a las mismas

⁴*Ibid.*, párr. 63, anexos II y III.

excepciones y límites de responsabilidad que podía invocar el empresario en virtud de las normas uniformes no sólo los empleados y los representantes del empresario, sino también otras personas cuyos servicios utilizara el empresario.

80. Se manifestó la opinión de que, si en el párrafo 1) del artículo 5, se hacía responsable al empresario de la pérdida, el daño o la demora que fueran resultado de actos de sus empleados, representantes u otras personas, esas personas debían poder acogerse a las excepciones y límites de responsabilidad que podía invocar el empresario, aunque actuaran fuera del ejercicio de sus funciones. Por lo tanto, se sugirió que debía suprimirse la referencia al desempeño de sus funciones que figuraba en el párrafo 2) del artículo 7.

Artículo 8

81. En relación con el párrafo 1), la opinión prevaleciente fue que el empresario no debía perder el derecho a la limitación de la responsabilidad como resultado de actos de sus representantes o de otras personas a cuyos servicios hubiere recurrido. A ese respecto, se indicó que el empresario podría obtener tarifas de seguros más favorables si quedara restringida la posibilidad de perder el derecho a la limitación de la responsabilidad.

Artículo 9

82. Se expresaron varias opiniones con respecto al enfoque adoptado en el artículo 9. Se hizo observar que el artículo imponía ciertas obligaciones al expedidor de las mercaderías, que a menudo no tendría relación contractual con el empresario. Por consiguiente, se opinó que la obligación impuesta al expedidor en el artículo debía recaer, más bien, en el cliente del empresario. También se indicó que el expedidor de las mercaderías podía encontrarse muy lejos del empresario en la cadena de transporte, y se sugirió que las obligaciones impuestas al expedidor en el artículo 9 debían imponerse al "depositante" o el "usuario" de la terminal. Según otra opinión, el objetivo de las normas uniformes era regular la responsabilidad del empresario por daños o pérdidas respecto de las mercaderías que se le entregaren y no debían ocuparse de las obligaciones contraídas con el empresario por otra persona.

83. Sin embargo, según la opinión predominante, los problemas surgidos en relación con las mercaderías peligrosas, eran de una naturaleza tan importante que debían tratarse en las normas uniformes, y el enfoque adoptado en el artículo 9 resultaba adecuado. A este respecto se sugirió que las normas uniformes debían aclarar que el "expedidor" era la persona que inicialmente enviaba las mercaderías.

84. Se emitió una opinión en el sentido de que los párrafos 2) y 3) debían prever el caso en que el empresario tuviera efectivamente conocimiento del carácter peligroso de las mercaderías y éstas dañaran o amenazaran con dañar los bienes del empresario, además del caso en que no tuviera conocimiento de tales características. En especial se sugirió que debía permitirse al empresario, en virtud del inciso b) del párrafo 2), destruir las mercaderías o transformarlas en inofensivas incluso aunque hubiere conocido su carácter peligroso. Según otra opinión, el empresario debía poder invocar los derechos previstos en los párrafos 2) y 3) a menos que tuviera conocimiento expreso, y no implícito, del carácter peligroso de las mercaderías.

85. En relación con el inciso a) del párrafo 2) se acordó generalmente que la pérdida por la que el expedidor sería responsable ante el empresario debía incluir no sólo cualquier daño causado a los bienes del empresario sino también los gastos que el empresario hubiera tenido que efectuar para destruir las mercaderías o transformarlas en inofensivas, así como cualquier tipo de responsabilidad a que tuviera que hacer frente éste como consecuencia de la pérdida o daños causados por las mercaderías peligrosas. Sin embargo, se opinó que tal vez fuera adecuado fijar límites a la responsabilidad del expedidor frente al empresario. Con respecto al inciso b) del párrafo 2) se convino generalmente en que el empresario debía tener derecho no sólo a destruir las mercaderías o transformarlas en inofensivas, sino también a deshacerse de ellas por otros medios.

86. Se sugirió que, en vista de la responsabilidad objetiva que se impone al empresario en el artículo 5, debía exigírsele al cliente del empresario que revelara a éste toda exigencia especial de almacenamiento relativa a las mercaderías o a su índole perecedera.

Artículo 10

87. Se hizo observar que un contenedor, respecto del cual el empresario tuviera una garantía real, a menudo sería propiedad de una persona distinta al propietario de las mercaderías (por ejemplo, de una empresa de alquiler de contenedores), con la que el empresario no tendría relación contractual. Por consiguiente, se expresó la opinión de que debía obligarse al empresario a desplegar esfuerzos razonables para notificar al propietario del contenedor alquilado por el cliente, antes de ejercer el derecho a vender el contenedor. Según otras opiniones, debía obligarse al empresario a desplegar esfuerzos razonables por notificar a los propietarios todas las mercaderías sujetas a ser vendidas por el empresario, y las normas debían exigir al empresario que rindiera cuentas al cliente respecto del saldo del producto de la venta que excediere la suma adeudada al empresario. Empero, según otra opinión, las cuestiones relativas al ejercicio del derecho de venta, incluida la notificación y la disposición del producto de la venta, debían regirse por las normas aplicables del derecho nacional.

88. Se opinó que el párrafo 3) carecía de sentido, ya que en general se permitía al empresario vender las mercaderías únicamente con arreglo a la legislación aplicable, que es exactamente lo que sucedería aunque no existiera esa disposición. Según otra opinión, si especificara la ley aplicable a estas cuestiones, el párrafo 3) podría ser útil para evitar conflictos de leyes en caso de que las normas uniformes se aprobaran en forma de una convención; en ese supuesto la ley mencionada debía ser la del lugar en que el empresario llevara a cabo sus operaciones.

Artículo 11

89. Se acordó generalmente que el enfoque adoptado en el artículo 11 era aceptable, con la salvedad de que el artículo no debía tratar diferentemente la pérdida y la pérdida parcial. A ese respecto, debía suprimirse el párrafo 2) y el párrafo 1) debía referirse únicamente a la pérdida, y no a la pérdida parcial.

90. Se opinó además que el artículo no debía establecer una distinción entre la pérdida o daño manifiestos o no manifiestos, en vez de ello debía establecerse un plazo único a efectos de dar aviso que fuera lo suficientemente extenso para prever la circunstancia de que en algunos casos la pérdida o daño podían no ser descubiertos hasta que las mercaderías llegaran a su destino final. Sin embargo, se convino generalmente en que el plazo para dar aviso debía ser diferente según se tratara de pérdida y daño manifiestos o no manifiestos.

Artículo 12

91. Se acordó generalmente que no debía establecerse un plazo de prescripción para la pérdida o daño causado por un acto u omisión intencional o temerario, y otro distinto para la pérdida o daño causados por otro tipo de conducta; por consiguiente, debía suprimirse la expresión que figuraba entre corchetes después de la primera oración en el párrafo 1).

92. Se hizo observar que en algunos sistemas jurídicos el plazo de la prescripción podía interrumpirse por otros medios que no fueran incoar un procedimiento judicial o arbitral, y se sugirió que esos medios debían tenerse en cuenta en el artículo.

93. Se acordó generalmente que en caso de pérdida total de las mercaderías, el plazo de prescripción debía comenzar a correr el día en que el empresario notificó a la persona con derecho a efectuar una reclamación la pérdida de las mercaderías, o, si no se efectuara esa notificación, a partir del día en que esa persona pudiera considerar las mercaderías como perdidas de conformidad con el artículo 5.

Artículo 13

94. Se convino generalmente en que el párrafo 1) era aceptable.

95. Se expresaron opiniones divergentes con respecto al párrafo 2). Según una opinión, el párrafo era útil para asegurar que las partes pudieran convenir en un régimen de responsabilidad diferente en relación con las operaciones de elaboración, y debía retenerse. Empero, prevaleció la opinión de que las normas uniformes no tenían por finalidad abarcar las operaciones de elaboración y, en consecuencia, el párrafo resultaba innecesario y debía suprimirse.

96. Se hizo observar que el párrafo 1) se refería únicamente a un contrato "de guarda de mercaderías", y se sugirió que se ampliara esta disposición para que correspondiera con el ámbito de las operaciones que habían de cubrir las normas uniformes, que podían incluir otro tipo de operaciones además de las de guarda de mercaderías.

Artículo 14

97. Se acordó generalmente que el artículo 14 debía suprimirse si se deseaba aprobar las normas uniformes en forma de una ley modelo. Se sugirió que, en tal caso, la ley modelo debía disponer que los informes del Grupo de Trabajo y de la Comisión relativos a la elaboración de la ley modelo debían utilizarse como guía para su interpretación.

Artículo 15

98. Se consideró que el artículo 15 era aceptable, incluidas las fórmulas que figuraban entre corchetes. Se hizo observar que esas fórmulas resultaban necesarias para tener en cuenta el hecho de que algunos Estados aprobaban convenciones sobre transporte internacional mediante ley.

III. Otras cuestiones y labor futura

99. El Grupo de Trabajo, teniendo en cuenta las reuniones ya previstas de otros órganos que tratan de temas relacionados con el transporte internacional y a las que asistirían algunos representantes de los Estados Miembros y observadores del Grupo de Trabajo, decidió recomendar a la Comisión que el décimo período de sesiones del Grupo de Trabajo se celebrara en Viena del 1 al 12 de diciembre de 1986. También decidió recomendar que, salvo que su labor concluya en el décimo período de sesiones, el 11.º período de sesiones del Grupo de Trabajo se celebrara durante dos semanas en Nueva York, en el primer semestre de 1987, antes del 20.º período de sesiones de la Comisión.