

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



NACIONES UNIDAS

1994

THE
UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
540 EAST 57TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637
U.S.A.
TEL. 773-936-5000
FAX 773-936-5000

UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
540 EAST 57TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637
U.S.A.

ÍNDICE

	<i>Página</i>
CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL	1
Artículo 1. Definiciones	1
Artículo 2. Ámbito de aplicación	2
Artículo 3. Período de responsabilidad	2
Artículo 4. Emisión del documento	3
Artículo 5. Fundamento de la responsabilidad	3
Artículo 6. Limitación de la responsabilidad	4
Artículo 7. Aplicación a reclamaciones extracontractuales	5
Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad	5
Artículo 9. Normas especiales relativas a las mercaderías peligrosas	5
Artículo 10. Derechos de garantía sobre las mercaderías	6
Artículo 11. Aviso de pérdida, daño o retraso	6
Artículo 12. Prescripción de las acciones	7
Artículo 13. Estipulaciones contractuales	8
Artículo 14. Interpretación del Convenio	8
Artículo 15. Convenios internacionales de transporte	8
Artículo 16. Unidad de cuenta	8
<i>Cláusulas finales</i>	
Artículo 17. Depositario	9
Artículo 18. Firma, ratificación, aceptación, aprobación, adhesión	9
Artículo 19. Aplicación a las unidades territoriales	9
Artículo 20. Efecto de las declaraciones	10
Artículo 21. Reservas	11
Artículo 22. Entrada en vigor	11
Artículo 23. Revisión y enmienda	11
Artículo 24. Revisión de los límites de responsabilidad	11
Artículo 25. Denuncia	13
 NOTA DE LA SECRETARÍA DE LA CNUDMI SOBRE EL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL	 14
A. Políticas que inspiran el Convenio	14
1. Necesidad de reglas de responsabilidad vinculantes	14
2. Deficiencias de los regímenes de responsabilidad de las convenciones internacionales	15

	<i>Página</i>
3. Necesidad de armonización y modernización	15
4. Consecuencias y beneficios del Convenio	16
B. Labor preparatoria.....	17
C. Características destacadas del Convenio	18
1. Definiciones	18
2. Período de responsabilidad	19
3. Emisión del documento	20
4. Fundamento de la responsabilidad.....	20
5. Limitación de la responsabilidad	21
6. Aplicación a reclamaciones extracontractuales	22
7. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad.....	22
8. Derechos de garantía sobre las mercaderías	22
9. Prescripción de las acciones	22
10. Cláusulas finales	23

Convenio de las Naciones Unidas sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional

(A/CONF.152/13, Anexo)

PREÁMBULO

LOS ESTADOS CONTRATANTES,

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,

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 agrupan 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. *Ámbito 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 concurre 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 recibir las 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.

CLÁUSULAS 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.

**Nota de la secretaría de la CNUDMI
sobre el Convenio de las Naciones Unidas sobre
la responsabilidad de los empresarios de terminales
de transporte en el comercio internacional***

1. El Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional fue aprobado el 17 de abril de 1991, y el 19 de abril de 1991, en una conferencia diplomática universal celebrada en Viena (Austria), quedó abierto a la firma. El Convenio se basa en un proyecto preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) y en un anteproyecto de convenio anterior, elaborado por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT).

2. El Convenio establece un régimen jurídico uniforme que regula la responsabilidad de un empresario de terminal de transporte (denominado en adelante también "empresario de la terminal" o "empresario") en lo relativo a la pérdida o al daño de mercaderías y al retraso en la entrega. Los empresarios de terminales son empresas comerciales que manipulan las mercaderías antes, durante o después del transporte. Los servicios del empresario deben ser contratados por el expedidor, el porteador o el consignatario. El empresario suele llevar a cabo una o varias de las siguientes operaciones relacionadas con el transporte: carga, descarga, almacenamiento, estiba, arrumaje, entablado y trincado. Entre los diversos términos utilizados en la práctica en relación con esas actividades cabe mencionar los siguientes: almacén, depósito, almacenamiento, terminal, puerto, muelle, estibador, empresas de estibadores o de cargadores y descargadores de muelle, estación ferroviaria y terminal de carga aérea. La aplicabilidad del Convenio se determina en función de los servicios relacionados con el transporte que prestan esas empresas, independientemente del nombre o denominación de la empresa.

A. Políticas que inspiran el Convenio

1. Necesidad de reglas de responsabilidad vinculantes

3. En virtud de muchas legislaciones nacionales, las partes, en principio, pueden regular libremente por contrato la responsabilidad de los empresarios de terminales. Muchos empresarios aprovechan esa libertad para introducir entre las condiciones generales de los contratos cláusulas que limitan considerablemente su responsabilidad

*La presente nota ha sido preparada por la secretaría de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) a efectos de información; no es un comentario oficial sobre el Convenio.

respecto de las mercaderías. En algunas legislaciones nacionales, la libertad de los empresarios de terminales para limitar su responsabilidad está sujeta a restricciones vinculantes.

4. En las cláusulas de limitación de responsabilidad que se incluyen entre las condiciones generales de los contratos se restringe, por ejemplo, el cuidado exigido del empresario, se excluye o limita la responsabilidad por actos de empleados o mandatarios del empresario, se impone al demandante la carga de la prueba de las circunstancias que determinan la responsabilidad del empresario, se establecen breves períodos de prescripción para las acciones contra el empresario y se fijan bajos niveles financieros de responsabilidad. Los límites financieros de la responsabilidad son a menudo tan bajos que, para la mayoría de los tipos de mercaderías, la cantidad máxima recuperable por concepto de daños y perjuicios representa sólo una pequeña fracción del daño ocasionado.

5. Esas amplias limitaciones y exclusiones de responsabilidad son un gran motivo de preocupación. En principio, se considera que no debe traspasarse el riesgo de pérdida o daño del empresario de una terminal, que es quien puede garantizar mejor la seguridad de las mercaderías, al propietario del cargamento, que puede influir poco en las causas de pérdida o daño. A más largo plazo, las amplias exclusiones y limitaciones de responsabilidad pueden acabar reduciendo el interés de los empresarios de terminales por prestar una atención continua a los procedimientos de trabajo encaminados a evitar pérdidas o daños en las mercaderías. Además, dado que el propietario del cargamento tiene un acceso limitado a información sobre el origen del daño, se considera que imponer al propietario del cargamento la carga de la prueba de los hechos que demuestren la responsabilidad del empresario obstaculiza indebidamente la percepción de la indemnización.

6. Esas consideraciones pueden ser más preocupantes aún cuando los servicios relacionados con el transporte por una ruta determinada son prestados por un único empresario o por un número limitado de empresarios.

2. Deficiencias de los regímenes de responsabilidad de las convenciones internacionales

7. Es posible que, cuando el expedidor entrega mercaderías a un empresario de una terminal para su transporte, la responsabilidad del porteador no empiece todavía; en el lugar de destino, la responsabilidad del porteador puede concluir en el momento en que entrega las mercaderías a un empresario de una terminal, lo que suele ocurrir antes de que las mercaderías sean entregadas al consignatario o al siguiente porteador. Aunque la responsabilidad del porteador está sujeta, en gran medida, a reglas armonizadas y vinculantes de diversos convenios sobre transportes, pueden haber períodos en que las mercaderías en tránsito no estén sujetas a un régimen vinculante. Las consecuencias negativas de estos vacíos jurídicos en el régimen de la responsabilidad son graves ya que, según las estadísticas, la mayoría de los casos de pérdida o daño de mercaderías no se producen durante el transporte en sí, sino durante operaciones relacionadas con el transporte, antes o después del transporte propiamente dicho.

3. Necesidad de armonización y modernización

8. Las disposiciones de los ordenamientos jurídicos nacionales que rigen la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte difieren ampliamente, tanto

en su origen como en su contenido. Estas reglas pueden figurar en códigos civiles o mercantiles o en otros instrumentos jurídicos que regulen el depósito o la entrega de mercaderías. Respecto del grado de responsabilidad, en algunos ordenamientos jurídicos el empresario es estrictamente responsable de las mercaderías y sólo puede quedar exento de responsabilidad si se prueban ciertas circunstancias exonerantes muy limitadas. En otros ordenamientos, el empresario es responsable en caso de negligencia, es decir, si no cuidó razonablemente de las mercaderías. Los ordenamientos jurídicos se diferencian también por la carga de la prueba de las circunstancias que demuestran la responsabilidad del empresario. En muchos ordenamientos jurídicos basta con que el demandante aporte una prueba limitada para que se presuma la responsabilidad del empresario, el cual debe entonces demostrar la existencia de circunstancias eximentes. No obstante, existen también ordenamientos jurídicos en que es el demandante quien debe demostrar las circunstancias que determinan la responsabilidad del empresario. También existen diferencias en cuanto a los niveles financieros de responsabilidad. En algunos ordenamientos jurídicos, la responsabilidad del empresario es ilimitada, mientras que en otros existen límites. Otras diferencias son las relativas a los plazos de prescripción. En algunos ordenamientos jurídicos, estos plazos pueden ser muy largos. Las diferencias pueden complicarse debido a que en algunos ordenamientos jurídicos los empresarios están sujetos a reglas de responsabilidad que difieren según la naturaleza de los servicios prestados. Por ejemplo, el almacenamiento de mercaderías en un depósito del empresario y la carga de mercaderías en las bodegas del barco pueden estar sujetos a distintos grupos de normas.

9. Esta disparidad entre las leyes causa problemas, en particular a los porteadores y a otros usuarios de servicios relacionados con el transporte que están en contacto con empresarios de terminales de transporte de distintos países.

10. Además, muchas leyes nacionales no se ajustan a las prácticas modernas de las terminales de transporte. Por ejemplo, es posible que las leyes nacionales no prevean la utilización de contenedores o de técnicas computadorizadas de comunicación, o que no aborden adecuadamente la cuestión de las mercaderías peligrosas.

4. Consecuencias y beneficios del Convenio

11. El Convenio fue elaborado con la finalidad de eliminar o reducir las deficiencias antes descritas en los regímenes jurídicos aplicables al transporte internacional de mercaderías. En las soluciones adoptadas se tienen presentes los intereses legítimos de los propietarios de cargamentos, de los porteadores y de los empresarios de terminales de transporte.

12. El Convenio beneficia a los propietarios de cargamentos al instituir un régimen jurídico inequívoco y equilibrado que permite obtener indemnización del empresario. Este régimen es importante para el propietario de cargamentos, en particular cuando el daño o la pérdida de las mercaderías causados por el empresario se haya producido antes de que la responsabilidad por las mercaderías haya pasado al transportador o después de que éste haya dejado de ser responsable de ellas. En tal situación, en la que normalmente el empresario de la terminal es la única persona de la que se puede solicitar indemnización, las reglas nacionales no vinculantes que rigen la responsabilidad pueden ofrecer al propietario del cargamento una posibilidad limitada de obtener indemnización del empresario de la terminal.

13. El Convenio beneficia asimismo al porteador cuando los daños de las mercaderías causados por el empresario de la terminal se han producido durante el período en que el porteador es responsable de las mercaderías. En este caso, en que el porteador es a menudo responsable ante el propietario de las mercaderías en virtud de un régimen vinculante, el porteador podrá basar su acción de repetición contra el empresario de la terminal en el régimen vinculante del Convenio.

14. El mejoramiento y la armonización de las reglas de responsabilidad que ha traído consigo el Convenio benefician también a los empresarios de terminales de transporte. El Convenio instituye un régimen jurídico moderno ajustado a la evolución de las prácticas en las operaciones de terminales. Las reglas sobre la documentación son liberales y están armonizadas; además, permiten al empresario utilizar el intercambio electrónico de datos (EDI). Entre otras reglas que favorecen al empresario cabe citar también las que fijan límites financieros de responsabilidad relativamente bajos y las que confieren al empresario el derecho a retener las mercaderías como garantía por los gastos y créditos que se le adeuden.

B. Labor preparatoria

15. El origen del Convenio se remonta a la labor realizada por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) sobre el tema de los contratos de entrega y depósito, a raíz de lo cual el Consejo de Administración del UNIDROIT aprobó en 1983 el anteproyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte¹.

16. Por acuerdo entre el UNIDROIT y la CNUDMI, el anteproyecto de Convención fue presentado a la CNUDMI en 1984 con miras a preparar normas uniformes al respecto. El Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre Prácticas Contractuales Internacionales, al que se encomendó la tarea de preparar normas uniformes, dedicó cuatro períodos de sesiones a la preparación de las normas uniformes² y recomendó la aprobación de las normas uniformes en forma de una Convención. El proyecto de Convención se envió a todos los Estados y a las organizaciones internacionales interesadas para que formularan sus observaciones al respecto. En 1989, tras introducir diversas modificaciones en el texto³, la CNUDMI aprobó el proyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional. La Asamblea General de las Naciones Unidas, por recomendación de la CNUDMI, decidió convocar una conferencia internacional para concertar una convención.

17. 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. En la Conferencia estuvieron

¹El anteproyecto de Convención y el informe explicativo se publicaron en Study XLIV — Doc. 24, UNIDROIT, Roma, septiembre de 1983.

²A/CN.9/260 (*Anuario de la CNUDMI*, vol. XVI, 1985 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.87.V.4)); A/CN.9/275 (*Anuario de la CNUDMI*, vol. XVII, 1986 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.88.V.4)); A/CN.9/287 (*Anuario de la CNUDMI*, vol. XVIII, 1987 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.89.V.4)), y A/CN.9/298 (*Anuario de la CNUDMI*, vol. XIX, 1988 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.89.V.8)).

³Los debates de la Comisión se reflejan en el documento A/44/17 (*Anuario de la CNUDMI*, vol. XX, 1989 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.90.V.9)), párrs. 11 a 225.

representados 48 Estados, así como organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales internacionales interesadas en el tema. La Conferencia examinó exhaustivamente todas las cuestiones, incluidas las opiniones examinadas y rechazadas durante la labor preparatoria realizada en la CNUDMI. El Convenio fue aprobado el 17 de abril de 1991⁴. Hasta el 30 de abril de 1992, fecha en que concluía el plazo para firmar el Convenio, lo habían firmado los siguientes Estados: España, Estados Unidos de América, Filipinas, Francia y México.

C. Características destacadas del Convenio

1. Definiciones

18. Para que el Convenio sea aplicable, debe prestar los servicios relacionados con el transporte una persona comprendida en la definición de “empresario de terminal de transporte”. En el inciso a) del artículo 1 se define al empresario de terminal de transporte como “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”.

19. “*En el ejercicio de su profesión*”. El Convenio es sólo aplicable si los servicios relacionados con el transporte constituyen una actividad mercantil. Ello no significa que un servicio determinado relacionado con el transporte deba estar sujeto a un pago. Por ejemplo, en algunas terminales el almacenamiento a corto plazo en el lugar de destino puede ser gratuito y empezar a acumularse a partir del segundo o del tercer día.

20. “*Mercaderías que son objeto de transporte internacional*”. Si se prestan servicios de transporte con respecto a mercaderías que son objeto de transporte nacional, el Convenio no es aplicable. A fin de determinar con seguridad el régimen aplicable, en el inciso c) del artículo 1 se dispone que cuando el empresario se haga cargo de las mercaderías deberá constar ya que el lugar de partida y el lugar de destino se encuentran en dos Estados diferentes.

21. “*Servicios relacionados con el transporte*”. El inciso d) del artículo 1 del Convenio contiene una lista no exhaustiva de los servicios comprendidos en la categoría de servicios relacionados con el transporte, regidos por el Convenio. Los ejemplos mencionados (almacenamiento, depósito, carga, descarga, estiba, arrumaje, entablado y trincado) indican que esos servicios suponen sólo una manipulación física de las mercaderías y no, por ejemplo, una elaboración industrial como el reembalaje o la limpieza de las mercaderías, ni servicios financieros o comerciales.

22. “*Zona que está bajo su control o sobre la que tiene un derecho de acceso o de uso*”. Al comenzar la labor preparatoria en el Grupo de Trabajo de la CNUDMI se consideró que el proyecto de Convenio sólo debía ser aplicable cuando la custodia de las mercaderías formara parte de los servicios del empresario. Así, quedarían

⁴Los documentos de la conferencia diplomática se han recopilado en la publicación de las Naciones Unidas que lleva la signatura A/CONF.152/14.

excluidas, por ejemplo, las empresas de estiba que limitaran sus servicios a la carga y descarga de mercaderías sin encargarse de su almacenamiento. A fin de expresar ese enfoque con mayor claridad, el Grupo de Trabajo incluyó en la definición el criterio de que el empresario debía prestar sus servicios “en una zona que está bajo su control o sobre la que tiene un derecho de acceso o de uso”. Posteriormente se amplió el ámbito de aplicación del proyecto de Convenio incluyéndose en él la prestación de diversos servicios relacionados con el transporte, aun cuando no supusieran la custodia de las mercaderías. Al ampliarse el ámbito de aplicación se ha ampliado también el alcance del criterio relativo a la zona en que se presten los servicios. Así, por ejemplo, la estiba o el arrumaje de mercaderías en las bodegas de un barco se considerarían servicios prestados en una zona sobre la que el empresario tiene un derecho de acceso; un muelle en el que el empresario moviera mercaderías y que fuera utilizado por diversas empresas sería una zona sobre la que el empresario tendría un derecho de uso, y el depósito de un empresario sería una zona bajo su control.

23. *“No se considerará empresario a la persona que sea porteador en virtud de las normas jurídicas aplicables por las que se rija el transporte”.* El Convenio excluye de su ámbito de aplicación los casos en que una persona preste servicios relacionados con el transporte al tiempo que es responsable de las mercaderías en virtud de las normas jurídicas que rigen el transporte. Por ejemplo, si determinado transporte marítimo de mercaderías está sujeto a las Reglas de Hamburgo, y el porteador se hace cargo de las mercaderías en el puerto de carga y las almacena hasta que comience el viaje, o las conserva a su cargo durante algún tiempo en el puerto de descarga, el instrumento que regirá la responsabilidad del porteador por las mercaderías que tenga a su cargo en el puerto no será el Convenio sobre los empresarios de terminales de transporte, sino las Reglas de Hamburgo.

2. Período de responsabilidad

24. La responsabilidad del empresario por las mercaderías comienza en el momento en que el empresario se hace cargo de ellas y concluye en el momento en que las pone en poder o a disposición de la persona facultada para recibirlas (artículo 3). El concepto de “hacerse cargo de mercaderías” debe entenderse a la luz de los tipos de servicios que puede prestar un empresario y teniendo presente la posibilidad de que el empresario preste los servicios, pero el responsable de las mercaderías sea otra persona, generalmente un porteador. Cuando el empresario se haga cargo de mercaderías para ponerlas en un depósito, estará a cargo de ellas desde el momento en que las tenga bajo su custodia o control. No obstante, cuando el empresario empiece a manipular las mercaderías prestando servicios como carga, descarga, estiba, arrumaje, entablado o trincado, podrá prestar sus servicios mientras las mercaderías estén “a cargo” del porteador. Durante la prestación de esos servicios, no se podrá considerar que el empresario ha asumido la custodia de las mercaderías o que las tiene plenamente bajo su control. Se puede considerar que el empresario empieza a estar “a cargo” de las mercaderías cuando entra en contacto físico con ellas.

25. Análogamente, el sentido de las palabras “poner mercaderías en poder o a disposición de la persona facultada para recibirlas” dependerá de las circunstancias del caso. Si el “poner en poder” se hace sacando las mercaderías del depósito del empresario y poniéndolas bajo la custodia del porteador o del consignatario, el momento pertinente será cuando el empresario abandone la custodia o el control de

las mercaderías. Si los servicios del empresario se limitaran, por ejemplo, a la estiba, al arrumaje, al entablado o al trincado, servicios que a menudo se prestan mientras las mercaderías siguen a cargo del porteador, el período de responsabilidad del empresario concluiría cuando éste finalizara su manipulación de las mercaderías.

26. La finalidad del concepto de poner mercaderías “a disposición de la persona facultada para recibirlas” es permitir al empresario poner fin a su responsabilidad derivada del Convenio cuando haya cumplido todas sus obligaciones, aun cuando la persona facultada para recibir las mercaderías no se haga cargo de ellas. Para poner fin a la responsabilidad derivada del Convenio, la puesta de las mercaderías a disposición de la persona facultada para recibirlas debe efectuarse con arreglo al contrato y a los usos aplicables al caso.

3. Emisión del documento

27. El Convenio deja en principio al empresario la libertad de emitir un documento en el que acuse recibo de las mercaderías (artículo 4). Sin embargo, si el cliente pide ese documento, el empresario tiene la obligación de emitirlo. Esta solución es necesaria para tener en cuenta las prácticas seguidas en diversos tipos de operaciones realizadas en terminales de transporte. Por ejemplo, cuando las operaciones se limitan al trincado de contenedores, a la estiba o al arrumaje del cargamento, o al entablado, es posible que se acostumbre no emitir un documento. Cuando las operaciones incluyen el depósito, los empresarios suelen emitir un documento en el que acusan recibo de las mercaderías.

28. El Convenio dispone que los documentos podrán emitirse “en cualquier forma por la que quede constancia de la información que contengan”. Dispone asimismo que la firma puede ser “una firma manuscrita, su facsimil o una autenticación equivalente efectuada por otros medios”. Esta disposición no exige que la ley aplicable autorice un medio determinado de autenticación. La expresión “autenticación equivalente” debe entenderse como un requisito de que el método empleado sea suficientemente fiable en función de los usos relativos al caso.

29. El Convenio contiene varias referencias a avisos y solicitudes (artículo 4, párrafo 1; artículo 5, párrafos 3 y 4; artículo 10, párrafo 4; artículo 11, párrafos 1, 2 y 5, y artículo 12, párrafos 2, 4 y 5). Los incisos e) y f) del artículo 1 especifican que los avisos pueden darse y que las solicitudes pueden hacerse en una forma por la que quede constancia de la información que contienen. La finalidad de esta disposición, que se asemeja a la relativa a la forma del documento emitido por el empresario y que se basa en formulaciones equivalentes de varios textos legales internacionales, es aclarar, por un lado, que no pueden ser válidos los avisos dados ni las solicitudes hechas oralmente en el marco del Convenio y que, por otro, los avisos pueden darse y las solicitudes hacerse en forma de papel escrito o pueden transmitirse por intercambio electrónico de datos (EDI). Dado que la utilización del EDI requiere que ambas partes dispongan de equipo adecuado y compatible, la aplicación de técnicas de transmisión electrónica presupone un acuerdo previo entre las partes.

4. Fundamento de la responsabilidad

30. El Convenio trata de la responsabilidad del empresario por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías, así como del retraso en la

entrega (artículo 5). La cuestión de si los “perjuicios” incluyen los beneficios dejados de percibir se deja en manos de la legislación aplicable.

31. La responsabilidad del empresario en virtud del Convenio se basa en el principio de la presunción de culpa o negligencia. Ello significa que, una vez que el demandante haya demostrado que la pérdida o el daño se produjeron durante el período de responsabilidad del empresario, se presume que la pérdida o el daño se produjeron por negligencia del empresario. El empresario podrá quedar exento de responsabilidad si demuestra 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 la pérdida o el daño.

32. Se expresaron reservas sobre el principio de la presunción de responsabilidad por considerarse que en algunas terminales las personas que depositaban mercaderías en la terminal podían acudir a la terminal para inspeccionar las mercaderías, tomar muestras o mostrar las mercaderías a posibles compradores y que, como consecuencia, los empresarios de terminales de transporte no podían ejercer un control pleno sobre las mercaderías. Estas reservas no fueron aceptadas, pues se estimó que, al imponer la carga de la prueba de la negligencia al propietario de las mercaderías, éste se encontraría a menudo en la imposibilidad de demostrar la responsabilidad por los perjuicios derivados de robos, hurtos y deficiente organización del trabajo. Además, cabe esperar razonablemente que los empresarios organicen la debida supervisión de las mercaderías y que el principio de la presunción de responsabilidad sea un incentivo adecuado para ello.

5. Limitación de la responsabilidad

33. El Convenio prevé dos tipos de limitaciones financieras de la responsabilidad del empresario, según el modo de transporte relacionado con las operaciones realizadas en la terminal (artículos 6 y 16). Los límites inferiores son aplicables a las operaciones de terminales relacionadas con el transporte de mercaderías por mar o por vías de navegación interior y los límites superiores se aplican a otras operaciones de terminal; esta distinción refleja el hecho de que el valor de las mercaderías transportadas por mar o por vías de navegación interior suele ser inferior al de las mercaderías transportadas por otros medios. Además, esos límites inferiores, que se aproximan a los límites fijados en los convenios relativos al transporte de mercaderías por mar o por vías de navegación interior, están concebidos con la finalidad de dar a las terminales de vías de navegación interior un trato similar al dispensado a los porteadores de mercaderías por mar y por vías de navegación interior.

34. Las limitaciones por la pérdida o el daño de las mercaderías se basan exclusivamente en el peso de las mercaderías. A diferencia de las Reglas de Hamburgo y de las Reglas de La Haya, el Convenio no prevé ninguna limitación alternativa basada en los bultos u otra unidad de transporte. Por consiguiente, cuanto más ligeros y pequeños sean los bultos, más bajas serán las limitaciones del empresario en comparación con las impuestas al porteador por mar. Si no se fijaron limitaciones por bulto fue para evitar dificultades al interpretar las limitaciones en función de los bultos o de otras unidades de transporte.

35. El Convenio no prevé ninguna limitación general de responsabilidad cuando el daño haya sido causado por una única circunstancia que haya afectado a mercaderías

de distintos propietarios. Por ejemplo, un incendio en una terminal puede dar lugar a una amplia responsabilidad del empresario pese a la limitación aplicable a cada demandante. Ese límite "catastrófico" no se adoptó, ya que probablemente un único límite sería demasiado bajo para las grandes terminales y no representaría una verdadera limitación de responsabilidad para las más pequeñas. No pudo determinarse ningún criterio satisfactorio para fijar distintos límites generales en función del tamaño de la terminal. Además, se consideró que con los seguros podía resolverse el problema de la responsabilidad derivada de tales circunstancias catastróficas.

6. Aplicación a reclamaciones extracontractuales

36. Los párrafos 2 y 3 del artículo 7 tratan sobre las exoneraciones y los límites de responsabilidad de que se benefician los empleados y mandatarios del empresario o los contratistas independientes. Estas disposiciones no prevén ningún derecho de acción legal contra esas personas. Tan sólo se limitan a hacer también extensivas a esas personas las exoneraciones y las limitaciones de responsabilidad en caso de que pueda presentarse contra ellas una acción legal en virtud de la legislación aplicable.

37. El Convenio no aborda expresamente la cuestión de si un acuerdo entre el empresario y un cliente que aumente los límites de responsabilidad o excluya las exoneraciones es vinculante para los empleados y mandatarios del empresario o los contratistas independientes.

7. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

38. El empresario pierde el beneficio de las limitaciones financieras de la responsabilidad si se demuestra que el propio empresario o sus empleados o mandatarios actuaron temerariamente en el sentido definido en el artículo 8. El empresario no pierde el beneficio de las limitaciones de la responsabilidad si un contratista independiente de él actúa de tal modo.

39. Durante la preparación del Convenio se propuso que el empresario sólo perdiera el beneficio de la limitación de responsabilidad si él mismo actuaba con culpa cualificada, pero no si quienes actuaran así fueran sus empleados o mandatarios. No obstante, prevaleció la opinión de que el empresario tenía la obligación de supervisar a sus empleados y mandatarios y debía asumir el riesgo de que éstos actuaran temerariamente.

8. Derechos de garantía sobre las mercaderías

40. El artículo 10, que confiere al empresario el derecho de retención sobre las mercaderías por los créditos devengados, no prevé el derecho de venta de las mercaderías retenidas. El derecho de venta sólo tiene cabida en el Convenio cuando esté previsto en la legislación del Estado en que se encuentren las mercaderías retenidas.

9. Prescripción de las acciones

41. Al prever un plazo de prescripción de dos años para las acciones contra el empresario (artículo 12), los redactores del Convenio trataron de evitar la situación en que al porteador le resultara difícil o imposible ejercitar una acción de repetición contra el empresario. Este caso se daría cuando el porteador fuera demandado o

considerado responsable poco antes o después de la expiración del plazo de prescripción de dos años. El párrafo 5 del artículo 12 permite presentar una reclamación contra el empresario incluso después de expirado el plazo de prescripción, siempre que la acción se ejerza dentro de un plazo de 90 días contados desde que el porteador haya sido declarado responsable en virtud de una acción ejercitada en contra suya, o haya satisfecho el crédito en que se fundaba esa acción.

10. Cláusulas finales

42. Pese a las propuestas tendientes a que se permitieran las reservas al Convenio, se decidió no autorizarlas (artículo 21).

43. El deseo de que el Convenio entre pronto en vigor se refleja en el artículo 22, en virtud del cual el Convenio entrará en vigor una vez que cinco Estados se hayan adherido a él.

Puede obtenerse más información sobre el Convenio dirigiéndose a:

**Secretaría de la CNUDMI
Centro Internacional de Viena
P.O. Box 500
A-1400 Viena
Austria**

**Télex: 135612
Telefax: (43-1) 237485
Teléfono: (43-1) 21131-4060**