

VII. RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE

Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional: nota de la Secretaría*

(A/CN.9/385) [Original: inglés]

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 o después del transporte o durante él. 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

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 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 aun cuando los servicios relacionados con el transporte por una ruta determinada son prestados por un único empresario o por un número limitado de empresarios.

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

*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.

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.

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.

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 hayan 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.

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

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 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

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 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

²Informe del Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales acerca de la labor de su octavo período de sesiones (A/CN.9/260), reproducido en *Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional: Anuario* (en adelante, el "Anuario de la CNUDMI"), vol. XVI: 1985, segunda parte, IV, A; Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones (A/CN.9/275) (*Anuario de la CNUDMI*, vol. XVII: 1986, segunda parte, III, A); Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su décimo período de sesiones (A/CN.9/287) (*Anuario de la CNUDMI*, vol. XVIII: 1987, segunda parte, III, A); e Informe del Grupo de Trabajo acerca de la labor realizada en su 11.º período de sesiones (A/CN.9/298) (*Anuario de la CNUDMI*, vol. XIX: 1988, segunda parte, II, A).

³Los debates de la Comisión se reflejan en el Informe de la Comisión sobre su 22.º período de sesiones (A/44/17), reproducido en *Anuario de la CNUDMI*, vol. XX: 1989 primera parte, A, párrs. 11 a 225.

⁴Los documentos de la conferencia diplomática se han recopilado en el documento A/CONF.152/14 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta S.93.XI.3).

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.

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 recibir las (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 recibir las" 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 recibir las" 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 recibir las debe efectuarse con arreglo al contrato y a los usos aplicables al caso.

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 facsímil 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 la Secretaría de la CNUDMI.