

NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



E/CEPAL/VP/TRANS/193

23 de mayo de 1979

CEPAL

Comisión Económica para América Latina

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO DE CONVENCION LATINOAMERICANA SOBRE
RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PORTEADOR EN EL
TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL


900022153 - BIBLIOTECA CEPAL

Documento informativo preparado para la IX Reunión de
Ministros de Obras Públicas y de Transportes de los Países
del Cono Sur, Cochabamba, 28 de mayo al 2 de junio de 1979.

79-5-1187



1
2

3
4

5
6

7
8

9
10

Hasta hace poco, la falta de normas institucionales sobre el transporte internacional de carga por carretera y ferrocarril en América Latina no tenía mayores consecuencias. Casi todo el comercio intrarregional se realizaba por mar y, como es sabido, las relaciones contractuales de los armadores con los cargadores están rígidamente establecidas por el convenio de Bruselas, de 1924. Sin embargo, últimamente los esfuerzos de integración se han traducido en un aumento del intercambio de manufacturas de alto valor y tanto los exportadores como los importadores han recurrido al transporte terrestre para los servicios de puerta a puerta, que ahora necesitan con más frecuencia. Porteadores, expedidores y autoridades gubernamentales tienen cada vez más presente la necesidad de adoptar normas regionales en este campo, tales como las establecidas hace muchos años en Europa ^{1/}.

Haciéndose eco de esta inquietud, la sexta Reunión de Ministros de Obras Públicas y de Transportes de los Países del Cono Sur, celebrada en Asunción en noviembre de 1975, solicitó a la secretaria de la CEPAL el estudio de diversos aspectos relacionadas con el establecimiento de una convención de transporte multimodal en el área geográfica de los países del Cono Sur. En la reunión siguiente, realizada en noviembre de 1976, los Ministros, después de analizar las proposiciones formuladas por la CEPAL para desarrollar los instrumentos de apoyo institucional al transporte multimodal, coincidieron en que una de las esferas donde se hace más evidente la necesidad de establecer normas regionales es aquélla que concierne a la responsabilidad civil de las empresas que ofrecen servicios internacionales de transporte terrestre por la pérdida, daños o demoras sufridas por las mercancías mientras están a su cuidado, y solicitaron a la CEPAL que en sus estudios diera preferencia al examen de la legislación existente en la región sobre esta materia.

^{1/} Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM), suscrito en Berna el 30 de abril de 1970; convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), firmado en Ginebra el 19 de mayo de 1956.

/Esta solicitud

Esta solicitud fue complementada por la Segunda Reunión Latinoamericana Preparatoria de la Convención de Transporte Multimodal Internacional, auspiciada por el SELA, que se celebró en Buenos Aires en diciembre de 1976, donde se destacó la conveniencia que dicho examen se ampliara a toda América Latina.

Los análisis realizados por la CEPAL dejaron de manifiesto que en la actualidad la responsabilidad civil de los porteadores en el transporte terrestre se rige casi exclusivamente por los códigos de comercio nacionales, los cuales, en general, no contemplan expresamente este aspecto del transporte internacional por carretera y ferrocarril. Además, la mayoría de los códigos nacionales hace responsable al porteador por el valor total de la mercancía objeto de pérdida, daño o demora. La falta de normas internacionales relativas a la responsabilidad civil tiene una serie de consecuencias que entorpecen el comercio intrarregional:

a) Como en el comercio internacional los cargadores basan la recuperación de los siniestros en el seguro a la carga, si se hace a los porteadores responsables por el valor total de la mercancía, el costo de asegurar su responsabilidad civil resulta innecesariamente oneroso.

b) Al carecer de una definición clara de las reglas del juego, que permita delimitar las responsabilidades de todos los sectores que intervienen durante el proceso de transporte, aumenta la incertidumbre sobre las posibilidades de recuperación que tienen los aseguradores y, en consecuencia, las pólizas tienen un mayor costo por este concepto.

c) Los recursos de que dispone el expedidor o el asegurador de su mercancía para obtener indemnización del porteador cuando la mercancía se pierde, daña o demora en el transporte internacional no están claramente especificados.

Como consecuencia de esta situación, los fletes tienden a ser superiores a lo necesario porque el porteador no puede asegurar su responsabilidad. Además, las primas del seguro de la carga tienden

/también a

también a ser excesivas debido a que los aseguradores de ésta tropiezan con grandes dificultades para obtener que se falle en contra de los porteadores.

Sobre la base de los análisis realizados y con arreglo al programa de trabajo de la secretaría, aprobado en su decimoséptimo período de sesiones, la CEPAL redactó un anteproyecto de convención para limitar la responsabilidad civil de los porteadores en el transporte terrestre internacional. Posteriormente, este anteproyecto se distribuyó a diversas organizaciones nacionales, internacionales, regionales y subregionales, para que formularan observaciones y sugerencias. Este anteproyecto fue presentado asimismo a la octava Reunión de Ministros de Obras Públicas y de Transportes de los Países del Cono Sur realizada en Mar del Plata, en noviembre de 1977, la que acordó lo siguiente:

"1 - Instar a los países que remitan sus comentarios sobre los documentos preparados por la CEPAL antes del día 29 de noviembre de 1977 a dicha entidad.

"2 - Instar asimismo a los países que consideren el proyecto de Convención que preparará la Reunión de Expertos que se realizará en la sede de la CEPAL con miras a asegurar su adopción a nivel regional en el más breve plazo.

"3 - Dejar constancia del reconocimiento de la Reunión de Ministros de Obras Públicas y de Transportes de los Países del Cono Sur por la colaboración prestada por la CEPAL en esta materia y del beneplácito con que se comprueba el avance que ha alcanzado en los trabajos que se le han encomendado."

La reunión de expertos convocada por la CEPAL se realizó en Santiago de Chile entre el 29 de noviembre y el 2 de diciembre de 1977 para revisar y, según el caso, enmendar dicho anteproyecto de convención. En su informe (E/CEPAL/1047), el grupo de expertos recomendó que la CEPAL emprendiese un estudio sobre las consecuencias que tendría establecer límites relativamente altos o bajos a la responsabilidad financiera de dichos porteadores. Como resultado de esta recomendación, se elaboró el documento sobre Límite de la responsabilidad civil del porteador en el transporte terrestre internacional en América Latina: criterios para su fijación (ST/CEPAL/Conf.67/L.2).

/En setiembre

En setiembre de 1978, se celebró una Reunión Intergubernamental Preparatoria, en la cual los representantes de los gobiernos miembros de la CEPAL examinaron el proyecto de convención elaborado por el grupo de expertos, le introdujeron los cambios que estimaron procedentes y recomendaron que la secretaría iniciara diversos estudios complementarios. El informe de esta Reunión (E/CEPAL/1054), que contiene el proyecto de Convención Latinoamericana sobre Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Terrestre Internacional de Mercancías (CRT) aprobado por los representantes de los gobiernos (véase anexo 1) se distribuyó a todos los países miembros de la CEPAL y a otras organizaciones interesadas.

Los estudios complementarios antes citados tratan sobre los temas siguientes:

- i) conflictos que podrían surgir entre la CRT y diversos acuerdos bilaterales relativos a los distintos requisitos que deben reunir los avisos de envío, guías de carga y conocimientos de embarque;
- ii) repercusiones que tendría la inclusión en la CRT de disposiciones relativas al derecho del cargador a recuperar las mercancías dadas por pérdidas;
- iii) evaluación de las diversas disposiciones sobre la libre elección del tribunal en las convenciones sobre transporte internacional a fin de determinar la clase de disposición que ofrece mayor garantía a la libertad contractual del cargador en esta materia;
- iv) revisión de los artículos 12, 13 y 14 de la CRT - relativos a la revisión o enmienda, funciones del depositario y disposiciones finales, respectivamente - para determinar si dichos artículos están en consonancia con las normas que rigen estas materias en otras convenciones internacionales.

Además, en la misma Reunión se discutieron las nuevas medidas que convendría adoptar para la labor preparatoria de la CRT. Los párrafos pertinentes del informe de la Reunión expresan lo siguiente:

"95. Una delegación propuso que durante el decimoctavo período de sesiones de la CEPAL se examine la conveniencia de continuar con los trabajos de preparación de la CRT. Esa misma delegación adelantó que, antes de tal examen, no podrá asegurar su participación en la continuación de los trabajos preparatorios.

"96. Otra delegación encontró pertinentes las observaciones que llevaron a la proposición anterior, no obstante considerar que no era la oportunidad para examinar la conveniencia de continuar con los trabajos preparatorios de la CRT, estimando que, para finalizar los trabajos de preparación de la Convención, se requiere realizar por lo menos otra reunión intergubernamental preparatoria.

"97. Las demás delegaciones que intervinieron en el debate señalaron la importancia que tiene la reglamentación del del transporte terrestre internacional para la región y estimaron que sería conveniente que la secretaria de la CEPAL, en consulta con los países, fije la sede y fecha de la próxima reunión intergubernamental preparatoria, de manera que ella se realice con posterioridad al decimoctavo período de sesiones de la CEPAL. Asimismo, solicitaron a la secretaria que durante las sesiones del decimoctavo período, informe a los países sobre los avances logrados en la preparación del proyecto de Convención."

Como consecuencia de lo anterior, se sometió a la consideración de la Comisión durante el decimoctavo período de sesiones un documento informativo sobre los logros alcanzados y en el cual se solicita a la Comisión que instruya a su secretaria acerca de las medidas que deberían adoptarse en el futuro en relación con los trabajos preparatorios de la CRT.

En su resolución 390 (XVIII), la CEPAL reconoce la "necesidad de un régimen regional uniforme para el transporte terrestre en materia de responsabilidad por pérdida o deterioro de las mercancías, o por demora en la entrega de las mismas" y pide al Secretario Ejecutivo de la CEPAL que:

"a) en consulta con los gobiernos, convoque en el ámbito de las principales áreas geográficas de la región, a reuniones subregionales de expertos en materia de facilitación, tanto de organizaciones nacionales como internacionales, con el fin de identificar los principales problemas de facilitación que se confrontan en cada ámbito, fijar prioridades y sugerir medidas que puedan contribuir a la superación de dichos

/problemas por

problemas por parte de los países y prestar asistencia a la secretaría para establecer un programa de acción más permanente y estable en materia de facilitación;

"b) preparé los estudios solicitados en el Informe de la Reunión Intergubernamental Preparatoria (E/CEPAL/1054) respecto del Proyecto de Convención Latinoamericana acerca de la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías (CRT) y haga circular dichos estudios entre los gobiernos de los Estados miembros, con el fin de recibir sus comentarios y sugerencias."

Los países, al aprobar esta resolución, estimaron que existe un conjunto de tareas que deben desarrollarse para la facilitación del transporte y del comercio, una de las cuales es el proyecto de convención CRT. No obstante, y sin perjuicio de avanzar en los estudios pedidos por la Reunión Intergubernamental Preparatoria, solicitaron que la continuación del análisis de la Convención por parte de los gobiernos se decidiera después de revisar las prioridades del programa de trabajo global de la secretaría sobre facilitación del comercio y del transporte internacional y luego de haber comprobado el real interés de un número apreciable de países de contar con un acuerdo regional de esta naturaleza.

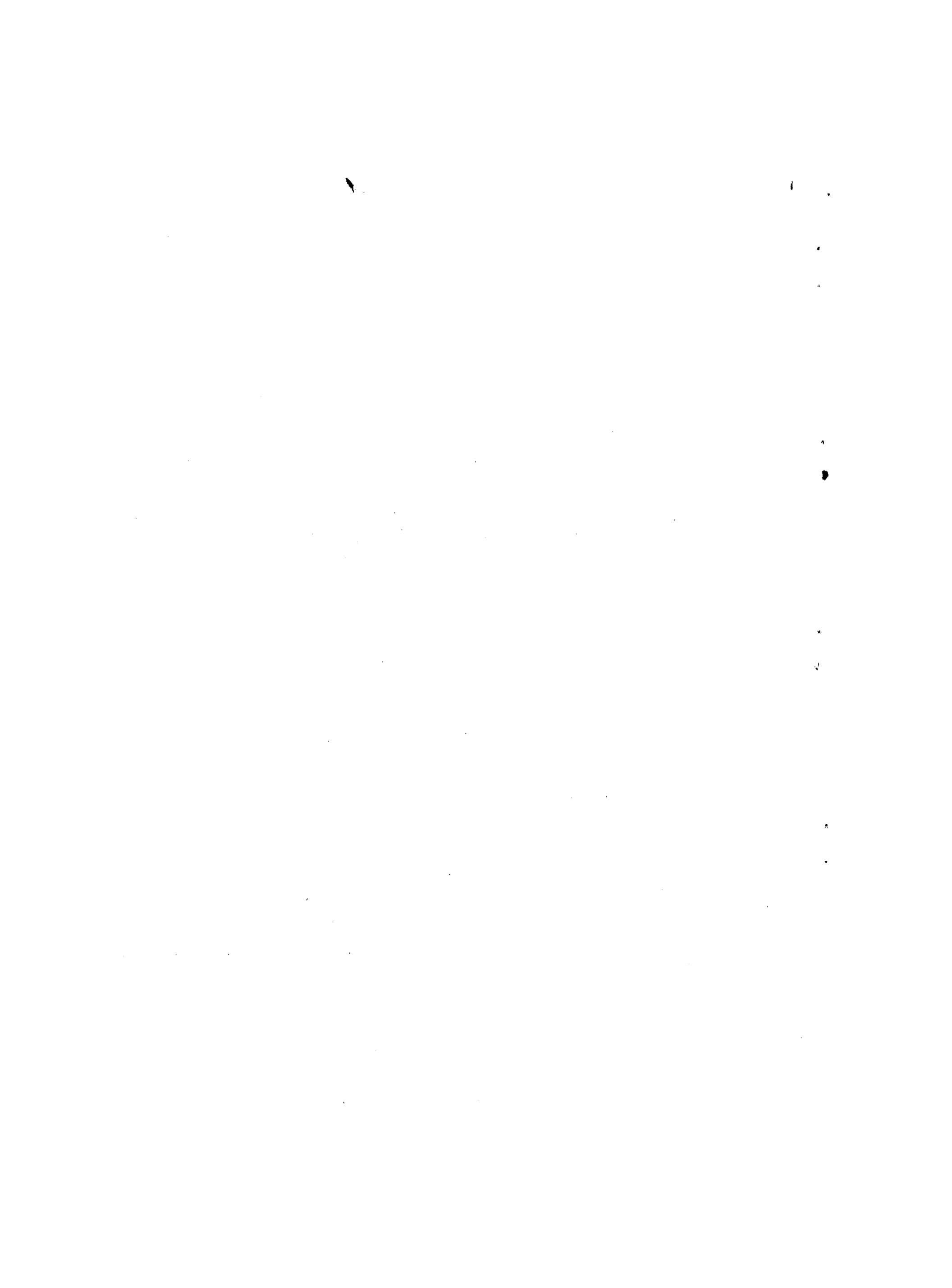
Por lo tanto, será tarea prioritaria de la CEPAL preparar los estudios mencionados y, dentro de los lineamientos que se establezcan en las reuniones especializadas, procurar la participación sistemática de los países miembros y responder así al mandato recibido.

/Anexo

Anexo

PROYECTO DE CONVENCION LATINOAMERICANA SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL
DEL PORTEADOR EN EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL
DE MERCANCIAS (CRT)

Separata del documento "Informe de la Reunión Intergubernamental
Preparatoria de un Proyecto de Convención latinoamericana sobre
responsabilidad civil del porteador en el transporte terrestre
internacional"(E/CEPAL/1054)



III. TEXTO DEL PROYECTO DE CONVENCION APROBADO
POR LA REUNION

98. En su sesión final, la Reunión aprobó el siguiente proyecto de Convención:

PROYECTO DE CONVENCION LATINOAMERICANA SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL
DEL PORTEADOR EN EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL
DE MERCANCIAS (CRT) 3/

ARTICULO 1 - Definiciones

Para los efectos de la presente Convención:

1. Se entiende por "transporte terrestre internacional de mercancías" la actividad en virtud de la cual éstas se transportan por vía terrestre, manipulan o almacenan, a título oneroso, cuando dichas operaciones formen parte del traslado de tales mercancías desde el territorio de un Estado al de otro.
2. Se entiende por "mercancías" todo bien susceptible de ser transportado. El término "mercancías" incluye animales vivos. /Cuando la mercancía se encuentra acomodada en contenedores, paletas u otros dispositivos análogos de transporte o cuando está embalada, el término "mercancías" incluye tal dispositivo de transporte o embalaje, si éste ha sido suministrado por el cargador./
3. Se entiende por "almacenamiento" la custodia de la mercancía en un almacén, depósito o áreas a cielo abierto /, cuando éste sea realizado por el porteador, por sus agentes o bajo su responsabilidad./1
4. Se entiende por "manipulación" la realización de cualquier operación de carga, transbordo, o descarga de mercancías, comprendidas las operaciones

3/ A fin de poder distinguir adecuadamente las modificaciones propuestas al proyecto del Grupo de Expertos, se acordó señalar los cambios de la siguiente manera:

Las propuestas de revisar la redacción, entre corchetes sin número: / /.

Las propuestas de agregar palabras o frases al texto, entre corchetes y seguidos del número 1: (/ /1).

Las propuestas de eliminar palabras o frases, entre corchetes seguidos del número 2: (/ /2).

Las propuestas de sustituir palabras o frases, entre corchetes seguidos del número 3: (/ /3).

/eventualmente efectuadas

eventualmente efectuadas para formar o deshacer los lotes /, cuando éstas sean realizadas por el porteador, por sus agentes o bajo su responsabilidad. /1

5. Se entiende por "porteador, transportador o transportista" cualquiera persona que se obliga a efectuar el transporte terrestre internacional de mercancías definido en el inciso primero del presente artículo, de acuerdo a las disposiciones legales pertinentes.

6. Se entiende por "cargador, remitente o consignante" la persona que, por cuenta propia o ajena, encarga el transporte terrestre internacional de mercancías, entregándolas al porteador para tal efecto.

7. Se entiende por "consignatario" la persona facultada para recibir la mercancía.

8. Toda referencia a una persona se entenderá hecha, además, a sus dependientes o agentes.

/9. Se entiende por "carta de porte, conocimiento de embarque o guía", el documento que emite el porteador acreditando que ha tomado a su cargo las mercancías para su entrega según lo convenido. /1

ARTICULO 2 - Ambito de aplicación

1. La presente Convención se aplicará al transporte terrestre internacional de mercancías, definido en el inciso primero del artículo primero, siempre que un porteador reciba la mercancía en el territorio de un Estado Parte para ser entregada en el de otro Estado Parte.

2. Se aplicará también al transporte terrestre internacional de mercancías que se ejecute dentro del territorio de un Estado Parte, siempre que forme parte de un proceso de transporte internacional entre Estados Parte y así se haya expresado en la carta de porte, conocimiento de embarque o guía.

3. La presente Convención se aplicará también al transporte terrestre internacional de mercancías que se realice por instituciones, organismos o empresas de un Estado Parte.

4. La presente Convención no será aplicable a operaciones de transporte que se regulen por normas de transporte marítimo o aéreo. Esta excepción no comprenderá el paso circunstancial por vía marítima, fluvial o lacustre, para completar un transporte terrestre internacional de mercancías. La Convención tampoco será aplicable a las operaciones que se rijan por Convenios Postales Internacionales.

/ARTICULO 3

ARTICULO 3 - Duración de la responsabilidad del porteador

1. El porteador será responsable de la mercancía desde el momento en que ella quede bajo su custodia hasta el momento de su entrega.
2. Para los efectos del inciso primero del presente artículo, se entenderá que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya recibido del cargador o de cualquier tercero, inclusive una autoridad, en cuya custodia o control estén las mercancías; se entenderá asimismo que el porteador ha hecho entrega de la mercancía cuando ésta haya sido recibida por el consignatario en el lugar convenido o, en el caso de que el consignatario no reciba la mercancía directamente del porteador, cuando ésta se ponga a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, la ley vigente o con los usos del comercio en el lugar de la entrega; o por la entrega de la mercancía a una autoridad o a un tercero a quien deba hacersele, de conformidad con las leyes o reglamentos aplicables en el lugar de la entrega.
3. Cuando las mercancías queden bajo la custodia del porteador, éste emitirá una carta de porte, conocimiento de embarque o guía en que consten, entre otros datos, los siguientes:
 - a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo; dichos datos se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador. No obstante, si el porteador tiene razón fundada para suponer que los datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo o si no ha tenido medios razonables para verificarlos, incluirá en el documento una reserva en la que se especifiquen las inexactitudes, y los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos;
 - b) el estado aparente de las mercancías;

/c) una

c) una cláusula expresando que el transporte está sujeto a las disposiciones de la presente Convención, las cuales anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario.71

4. La carta de porte, conocimiento de embarque o gufa, establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías tal como aparecen descritas en dicho documento.71

5. El cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos indicados en la letra a) del inciso tercero de este artículo que haya proporcionado para su inclusión en el documento de transporte. El cargador indemnizará al porteador por los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad respecto de cualquier persona distinta del cargador.71

ARTICULO 4 - Base de la responsabilidad del porteador

1. El porteador será responsable de la pérdida total o parcial de la mercancía y de las averías experimentadas por ésta, así como de toda demora en la entrega,72 si el suceso que dio lugar a la pérdida o avería o demora⁷² se produjo cuando la mercancía se encontraba a su cargo, de conformidad con lo previsto en el artículo 3.

2. Habrá demora en la entrega cuando la mercancía no haya sido entregada dentro del plazo convenido o, en caso de no haberse estipulado plazo, dentro de aquél que sería razonable exigir normalmente a un porteador, teniendo presentes las circunstancias del caso.72

3. La persona facultada para reclamar por la pérdida de la mercancía podrá darla por perdida cuando no haya sido entregada de acuerdo con lo establecido en el inciso segundo del artículo 3, dentro de 60 días consecutivos o el plazo estipulado por las partes según la naturaleza de la mercancía⁷¹ a contar de la expiración del plazo de entrega 1, de acuerdo con lo establecido en el inciso segundo del presente artículo.72

/4. El

4. El porteador será responsable aun de los hechos y omisiones de sus agentes y dependientes y de aquellos imputables a los terceros cuyos servicios utilice para realizar el transporte.

ARTICULO 5 - Exoneración de responsabilidad

1. El porteador no será responsable de las pérdidas o avería /o demora en la entrega/2 de las mercancías cuando éstas se deban a los riesgos especiales inherentes a una o más de las circunstancias siguientes:
- a) Hecho u omisión culpables del reclamante;
 - b) Vicio propio de la mercancía;
 - c) Acciones de guerra o conmoción civil;
 - d) Huelgas, paros patronales (lock-outs), paros, o interrupción o suspensión parcial o total del trabajo, fuera del control del porteador;
 - e) Caso fortuito o fuerza mayor;
 - /f) Defecto o insuficiencia de embalaje que no sea manifiesto;/2
 - g) Circunstancias que hagan necesario descargar, destruir o hacer inofensiva, en cualquier momento o lugar, la mercancía cuya peligrosidad no haya sido declarada como tal por el cargador cuando el porteador se hizo cargo de ella;
 - h) Transporte de animales vivos, siempre que el porteador pruebe que cumplió todas las instrucciones específicas que le dio el cargador;
 - i) Mermas normales producto del manipuleo o características propias de la mercancía, previamente acordadas entre las partes o establecidas por las normas jurídicas correspondientes;
 - /j) Transporte en vagones abiertos como consecuencia de un acuerdo entre las partes o por determinación expresa del reglamento del ferrocarril;/1
 - k) Insuficiencia o imperfección de las marcas.

2. En caso de pérdida o avería /o demora en la entrega² de la mercancía, corresponderá al porteador probar que dicha pérdida o avería /o demora² se debieron a alguno de los riesgos especiales consignados en el inciso primero del presente artículo.

/3. Cuando una causal de exoneración de la responsabilidad del porteador establecida en el inciso primero del presente artículo concorra con un hecho u omisión del porteador para producir pérdida o avería /o demora en la entrega², el porteador sólo será responsable de la pérdida o avería /o demora en la entrega² que pueda atribuirse a su hecho u omisión. En tal caso, corresponderá al porteador probar el importe de la pérdida o avería /o demora en la entrega² y el hecho u omisión que determina que aquél no le sea imputable.^{2,3}

ARTICULO 6 - Límite de la responsabilidad

OPCION A

Eliminar el artículo.

OPCION B

1. Cuando con arreglo a lo dispuesto en la presente Convención el porteador deba pagar una indemnización por la pérdida total o parcial de la mercancía, dicha indemnización no podrá exceder de una suma equivalente al valor declarado de la mercancía en la carta de porte.

2. En el evento de que por cualquier causa no se hubiere indicado en la carta de porte el valor de la mercancía transportada, la indemnización quedará limitada hasta el equivalente de 8 dólares por kilogramo de peso bruto de la mercancía perdida o averiada.

3. La responsabilidad del porteador por la demora en la entrega conforme a lo previsto en el artículo 4 no podrá ser superior a la contraprestación

/efectuada a

efectuado a cambio del transporte de la mercancía objeto de la demora, salvo que las partes expresamente hubieren convenido una mayor.

4. La responsabilidad global del porteador con arreglo a los incisos segundo y tercero del presente artículo no podrá ser en ningún caso superior al límite establecido en el inciso segundo del presente artículo para la pérdida total de la mercancía respecto de la cual se incurrió en dicha responsabilidad.

OPCION C

1. Cuando con arreglo a lo dispuesto en la presente Convención el porteador deba pagar una indemnización por la pérdida total o parcial de la mercancía, dicha indemnización no podrá exceder de una suma equivalente al valor declarado de la mercancía en la carta de porte.

OPCION D

1. Cuando con arreglo a lo dispuesto en la presente Convención el porteador deba pagar una indemnización por la pérdida total o parcial de la mercancía, la misma como única indemnización no podrá exceder de la suma equivalente al valor declarado de la mercancía en la carta de porte con un máximo de por kilogramo de peso bruto.

2. La responsabilidad del porteador por la demora en la entrega conforme a lo previsto en el artículo 4 no podrá ser superior a la contraprestación efectuada a cambio del transporte de la mercancía objeto de la demora.

3. La responsabilidad global del porteador con arreglo a los incisos primero y segundo del presente artículo no podrá ser en ningún caso superior al límite establecido en el inciso primero del presente artículo para la pérdida total de la mercancía respecto de la cual se incurrió en dicha responsabilidad.

ARTICULO 7 - Pérdida del derecho a
limitar la responsabilidad

1. El porteador no podrá invocar las disposiciones que exoneren o limiten su responsabilidad, esto es los artículos 5 y 6, si se prueba que la pérdida o avería / o demora en la entrega /2 se debieron a un hecho u omisión dolosos o con culpa que se equipare al dolo y a sabiendas de que probablemente producirían dicha pérdida o avería / o demora. /2
2. No obstante lo previsto en el inciso segundo del artículo 8, los dependientes o agentes del porteador no podrán invocar las disposiciones que exoneran • limitan su responsabilidad, esto es los artículos 5 y 6, si se prueba que la pérdida o avería / o demora en la entrega /2 se debieron a un hecho u omisión dolosos o con culpa que se equipare al dolo y a sabiendas de que probablemente producirían tales efectos.

ARTICULO 8 - Aplicación a acciones
extracontractuales

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en la presente Convención serán aplicables a toda acción • contra el porteador respecto de la pérdida • el daño de las mercancías, / así como respecto del retraso en la entrega, /2 aunque la acción se funde en la responsabilidad extracontractual o en otra causa. /3
2. Si se ejercitase una acción de esta naturaleza en contra de un dependiente o agente del porteador, ellos podrán invocar las exoneraciones y límites de responsabilidad que la presente Convención reconoce al porteador si prueban que actuaron en el ejercicio de sus funciones.
3. El total que deban pagar el porteador o cualquiera de las personas mencionadas en el inciso segundo del presente artículo no podrá ser superior al límite de la responsabilidad previsto en la presente Convención /, sin perjuicio de lo previsto en el inciso tercero del artículo 6. /2

/ARTICULO 9

ARTICULO 9 - Notificación de la pérdida, avería o demora en la entrega

/1. Se presumirá que la mercancía fue recibida en buen estado, a menos que el consignatario notifique por escrito al porteador la pérdida, o avería, especificando su naturaleza general, a más tardar dentro de /1/3/1 días hábiles después de la entrega de la mercancía al consignatario, cuando la pérdida o avería sean manifiestas o aparentes, y dentro de 15 días hábiles desde la entrega al consignatario, si la pérdida o avería no son manifiestas o aparentes./

/2. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se han puesto en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes del que se deje constancia escrita, no se requerirá notificación por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección./

3. En el caso de pérdida total o parcial o avería ciertas o presuntas, el porteador y el consignatario se otorgarán recíprocamente todas las facilidades razonables para proceder a la constatación del hecho o a la revisión o inspección de la mercancía.

/4. No habrá lugar al pago de indemnización por demora en la entrega a menos que se haya notificado el hecho por escrito al porteador dentro de 60 días consecutivos a contar del día en que la mercancía fue entregada al consignatario./2

5. Si la mercancía ha sido entregada por un dependiente o agente del porteador, las notificaciones hechas a éstos con arreglo al presente artículo tendrán los mismos efectos que si se hubiesen hecho al porteador.

ARTICULO 10 - Jurisdicción

1. Las acciones relacionadas con el transporte terrestre internacional de mercancías realizado con arreglo a la presente Convención podrá deducirlas el actor ante el Tribunal convenido por las partes o /a falta de convención, /2 /o cuando ésta fuere legalmente inaplicable /1 según /su elección,

su elección, ante cualquier Tribunal que de acuerdo con la ley del Estado en que se encuentre dicho Tribunal resulte competente, en atención a que se encuentran dentro de su jurisdicción:

- a) El principal asiento de los negocios del demandado; o
- b) El domicilio ordinario del demandado; o
- c) La filial o agencia del demandado a través de la cual se contrató el transporte internacional; o
- d) El lugar en que el porteador se hizo cargo de la mercancía; o
- e) El lugar designado para la entrega de la mercancía.

2. Las sentencias pasadas en autoridad de cosa juzgada dictadas por el Tribunal competente de un Estado, podrán hacerlas cumplir o ejecutar las partes dentro o fuera del territorio en que tenga su asiento dicho Tribunal, según convenga a sus intereses. Cuando se pida la ejecución fuera de dicho territorio se deberán cumplir las formalidades exigidas para ello por la legislación del Estado en que se solicite la ejecución de la sentencia. El cumplimiento de las formalidades no autorizará para revisar o modificar la sentencia cuyo cumplimiento se persigue.

3. Las disposiciones del inciso segundo del presente artículo serán aplicables a las sentencias con autoridad de cosa juzgada, y a los avenimientos aprobados u homologados por una resolución emanada de Tribunal competente.

ARTICULO 11 - Prescripción de las acciones

1. Las acciones relacionadas con el transporte terrestre internacional de mercancías, realizado con arreglo a la presente Convención, prescribirán en un año, contado desde que la respectiva obligación se haya hecho exigible. En caso de dolo o culpa que se equipare al dolo y que deba ser establecido por un Tribunal penal, según la ley del Estado del Tribunal que deba conocer la acción relacionada con el transporte, el plazo de un año se contará desde que quede ejecutoriada la sentencia del Tribunal penal.

2. El plazo no incluirá el día en que comienza a correr dicho plazo.

/ARTICULO 12

ARTICULO 12 - Revisión o enmienda

1. Al cabo de tres años de vigencia de la presente Convención, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar, mediante notificación al Secretario General de las Naciones Unidas, que se convoque a una conferencia destinada a revisarla. El Secretario General notificará esta solicitud a las Partes Contratantes y si en el plazo de cuatro meses, contados desde tal notificación, un cuarto de las Partes Contratantes a lo menos acceden a ello, convocará a una conferencia de revisión.
2. El Secretario General comunicará a las Partes Contratantes la realización de la conferencia convocada con arreglo al inciso precedente y las invitará a presentar, en el plazo de tres meses, las propuestas que estimen necesarias para su consideración. El Secretario General dará a conocer a las Partes Contratantes el temario provisional de la conferencia, así como el texto de las propuestas presentadas, a lo menos tres meses antes de la fecha de inauguración de la conferencia.
3. El Secretario General invitará a la conferencia convocada con arreglo al presente artículo a las Partes Contratantes y a los Estados que hayan adherido a la presente Convención.

ARTICULO 13 - Del depositario

1. El depositario de la presente Convención será el Secretario General de las Naciones Unidas.
2. Las funciones del depositario serán las de estilo en el campo internacional y en particular las siguientes:
 - a) custodiar el texto original de la Convención y los plenos poderes que se le hayan remitido;
 - b) extender copias certificadas conformes del texto original y preparar todos los demás textos de la Convención en otros idiomas que pueden requerirse en virtud de la Convención y transmitirlos a las partes y a los Estados señalados en el inciso primero del artículo 14;

/c) recibir

1

2

3

4

5

6

