



NACIONES UNIDAS

CONSEJO  
ECONOMICO  
Y SOCIAL



GENERAL

E/CEPAL/1047/Add.1

Julio 1978

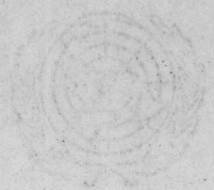
ORIGINAL: ESPAÑOL

C E P A L  
Comisión Económica para América Latina

LIMITE DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PORTEADOR EN EL TRANSPORTE  
TERRESTRE INTERNACIONAL EN AMERICA LATINA:  
CRITERIOS PARA SU FIJACION

78-7-1469

ORIGINAL ESDAL 01  
NOV 19 1954



COMISION  
ECONOMICA  
SOCIAL

Organización de Estados Americanos  
Comisión Económica y Social

COMISION INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS  
ORGANIZACION DE ESTADOS AMERICANOS

9-1-54



# BIBLIOTECA NACIONES UNIDAS MEXICO

## INDICE

	<u>Página</u>
1. Introducción . . . . .	1
2. El límite de la responsabilidad del porteador. .	2
a) En el derecho interno. . . . .	2
b) En el derecho internacional . . . . .	3
3. Los seguros de transporte . . . . .	6
a) Intereses asegurables . . . . .	7
b) El doble seguro . . . . .	8
c) Costo relativo del seguro de transporte . . .	9
4. Criterios para establecer un límite de responsa- bilidad civil del porteador en el transporte terrestre internacional en América Latina . . . .	10
a) Objetivos que se persiguen al determinar un límite de responsabilidad . . . . .	10
b) Relación entre el límite de responsabilidad del porteador y otras variables . . . . .	11

/1. Introducción





LIMITE DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PORTEADOR EN EL TRANSPORTE  
TERRESTRE INTERNACIONAL EN AMERICA LATINA:  
CRITERIOS PARA SU FIJACION

1. Introducción

De conformidad con el programa de trabajo aprobado por los países miembros de la Comisión en su decimoséptimo período de sesiones, que tuvo lugar en Ciudad de Guatemala en mayo de 1977, la CEPAL convocó a una reunión de un Grupo de Expertos ad hoc para elaborar un proyecto preliminar de convención latinoamericana sobre la responsabilidad civil del porteador en el transporte terrestre internacional.

En el curso de la reunión, que tuvo lugar en la sede de la CEPAL del 29 de noviembre al 2 de diciembre de 1977, el Grupo de Expertos solicitó a la secretaría de la CEPAL que elaborase un estudio sobre los efectos que tendría fijar límites relativamente altos o bajos a la responsabilidad del porteador en el transporte terrestre internacional. La parte pertinente del informe 1/ dice:

"15. El Grupo de Expertos no ha pretendido llegar a un consenso sobre cuál deba ser el monto límite de responsabilidad en el artículo 6 del proyecto de Convención pues, en definitiva, éste sería fijado en la conferencia de plenipotenciarios. Sin embargo, estima que hay razones de peso tanto en los argumentos a favor de un límite alto como en los que justificarían uno bajo. Por lo tanto, sugiere que, para facilitar las negociaciones de los plenipotenciarios, la secretaría de la CEPAL prepare un estudio sobre este aspecto teniendo en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:

a) La relación existente entre este límite y el costo total al cargador por concepto de la prima que paga al asegurador de la carga o la prima que paga el porteador al asegurador de su responsabilidad civil y que le traslada en la tarifa de flete o servicios prestados;

---

1/ CEPAL, Informe del grupo de expertos sobre la reunión para redactar un proyecto de convención latinoamericana sobre responsabilidad civil de los porteadores en el transporte terrestre internacional (E/CEPAL/1047).

/b) El límite

- b) El límite que establezca la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Hamburgo, marzo de 1978) y las ventajas de uniformar el límite establecido dentro de América Latina con aquel aplicable al transporte marítimo;
- c) La posibilidad de que empresas de seguros latinoamericanas ofrezcan seguros para cubrir la responsabilidad civil de porteadores a diferentes niveles de responsabilidad máxima;
- d) El problema de la concentración de riesgos, especialmente en los puertos y en los terminales interiores de carga;
- e) La forma en que se cotiza y aplica administrativamente un seguro de responsabilidad civil de los distintos tipos de porteadores, en diversas partes del mundo, y
- f) La relación entre el límite y el número de litigios que se entablarían."

## 2. El límite de la responsabilidad del porteador

El peso de las obligaciones legales que se le imponen al porteador influye en la oferta y demanda de servicios de transporte. Una de estas obligaciones legales es el monto por el cual debe responder el porteador al no entregar al consignatario la mercancía libre de pérdidas, averías o demoras. El monto de la indemnización que debe el porteador por tales daños se fija de acuerdo con lo que establece la ley interna o la convención internacional de transporte aplicables.

### a) En el derecho interno

Como en la actualidad no existe una convención sobre la responsabilidad civil en el transporte terrestre internacional en América Latina, el transporte entre dos o más países de la región se rige por los códigos de comercio de los respectivos países a través de los cuales se transporta la mercancía y por las estipulaciones de los contratos de transporte. Por este motivo, se examinaron tres códigos de comercio representativos de América Latina - los de Brasil, Chile y México - a fin de determinar en qué responsabilidad incurre el porteador por concepto de pérdidas, daños o demoras en la entrega de las mercancías en el transporte nacional.

/Los tres



Los tres códigos examinados atribuyen al porteador una responsabilidad ilimitada por las pérdidas o averías de la mercancía en el transporte nacional. Por ejemplo, el Título Décimo, Artículo 590 (IX), del código de comercio de México establece que el porteador está obligado:

"A pagar las pérdidas o averías que sean a su cargo, con arreglo al precio que a juicio de peritos tuvieren las mercancías en el día y lugar en que debía hacerse la entrega, debiendo en este caso los peritos atender a las indicaciones de la carta de porte."

Los mismos códigos establecen que el porteador tiene la obligación ilimitada de indemnizar los perjuicios ocasionados por demoras en la entrega. Por ejemplo, en el Libro II, Título V, Artículo 206, el código de comercio de Chile establece que:

"Estipulada una multa por indemnización del retardo, el Consignatario podrá hacerla efectiva por el mero hecho de la demora y sin necesidad de acreditar perjuicio, deduciendo su importe del precio convenido."

"El pago de la multa no exime al porteador de la obligación de indemnizar los perjuicios que el interesado en el arribo de las mercaderías hubiere sufrido por efecto directo o inmediato del retardo."

De esta manera, como en la actualidad el transporte terrestre dentro de América Latina se rige por el código de comercio pertinente, el porteador está sujeto a una responsabilidad ilimitada por la pérdida o avería de la carga, así como por demoras en la entrega.

b) En el derecho internacional

i) Límite de la responsabilidad por la mercancía perdida o dañada. Tanto las disposiciones sobre indemnización del Convenio Internacional relativo al Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM) 2/ como las de la Convención relativa al Contrato de Transporte

---

2/ Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril (Convention internationale concernant le transport de marchandises par chemin de fer: CIM), firmado en Berna el 7 de febrero de 1970; en vigor desde el 1º de enero de 1975.

Internacional de Mercaderías por Carretera (CMR) 3/ basan lo que recupera el cargador en el valor de la mercancía perdida o dañada, fijando un límite de responsabilidad consistente en una suma determinada por kilogramo. Por ejemplo, el artículo 23 de la convención CMR establece que:

"Cuando, con arreglo a lo previsto en la presente convención, el porteador está obligado a pagar indemnización por la pérdida total o parcial de la mercancía, tal indemnización se calculará teniendo como base el valor que tenía la mercancía en el lugar y momento en que se aceptó transportarla. No obstante, la indemnización no podrá ser superior a 25 francos por kilogramo de peso bruto faltante. El término "franco" indica el franco oro que pesa 10/31 de gramo, de 900 milésimos de fino."

Las disposiciones sobre indemnización del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos 4/ y el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional 5/, más conocidas como Reglas de La Haya y Convenio de Varsovia, respectivamente, sólo contemplan una responsabilidad máxima por bulto, unidad o kilogramo. Por ejemplo, el artículo 4, Nº 5, de las Reglas de La Haya establece que:

"Ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por cantidad mayor de cien libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esta suma en otra moneda, a menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de estas mercancías antes de su embarque, y que esta declaración se haya insertado en el conocimiento."

---

3/ Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route: CMR), firmado en Ginebra el 19 de mayo de 1956; en vigor desde el 2 de julio de 1961.

4/ Firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924; en vigor desde el 2 de junio de 1931 (véase Naciones Unidas, Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional (vol. II, p. 135 y sgtes.), Nueva York, 1973, Nº de venta: S.73.V.3).

5/ Firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado en La Haya en 1955 (véase OACI, Informe anual del Consejo - 1977, documento 9233); en vigor desde el 1º de agosto de 1963.



Si bien las Reglas de La Haya y el Convenio de Varsovia sólo contemplan una responsabilidad máxima por bulto, unidad o kilogramo, implícitamente limitan la indemnización del cargador perjudicado al valor de la mercancía perdida o dañada en el caso de que tal valor sea inferior a dicho máximo. De esta manera, de acuerdo con el CIM, la CMR, las Reglas de La Haya y el Convenio de Varsovia, el porteador responsable indemnizaría al cargador que hubiese sufrido los perjuicios con una suma equivalente al valor de la mercancía perdida o dañada o al límite de la responsabilidad indicado en la convención de transporte aplicable, según cuál de los dos valores sea más bajo.

ii) Límite de la responsabilidad en caso de retardo en la entrega. Las disposiciones sobre indemnización por retardo en la entrega de la mercancía transportada por vía terrestre, marítima o aérea varían muchísimo. En el transporte terrestre internacional en Europa, tanto el CIM como la CMR calculan la indemnización que se debe al cargador utilizando como base la tarifa de flete. Por ejemplo, el artículo 23 de la CMR establece que:

"En caso de retardo si el reclamante prueba que el daño se debió a tal retardo, el porteador deberá pagar una indemnización que no exceda de la tarifa del transporte."

Pese a que el CIM también utiliza las tarifas de flete para calcular la indemnización que se debe al cargador por el retardo en la entrega, distingue entre la indemnización consistente en el pago de una suma nominal igual a 1/10 de la tarifa de flete, cuando el retardo no haya causado perjuicios al cargador, y la equivalente al doble de la tarifa de flete, en los casos en que el cargador haya experimentado perjuicios reales.

Si bien las Reglas de La Haya no imponen obligaciones al porteador marítimo en caso de retardo en la entrega, la Convención sobre transporte marítimo de mercancías (Reglas de Hamburgo) 6/

---

6/ Firmada en Hamburgo en marzo de 1978 (véase Naciones Unidas, Asamblea General, Acta final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978, A/CONF.89/13).

- que en definitiva reemplazará a las Reglas de La Haya - fija dicha responsabilidad en dos y media veces el flete pagadero por la mercancía que sufre la demora, pero no superior al flete total pagadero con arreglo al contrato de transporte. De esta manera, en el transporte terrestre internacional en Europa y en la nueva convención de transporte marítimo, las obligaciones del porteador por el retardo en la entrega no persiguen abiertamente indemnizar al cargador que ha sufrido el perjuicio, sino más bien eliminar la utilidad proveniente de un transporte que se traduce en entrega atrasada de la mercancía.

El protocolo de Guatemala (1971) al Convenio de Varsovia impone al porteador una responsabilidad monetaria diferente por retardo en la entrega de pasajeros, su equipaje y carga en general. Por ejemplo, la responsabilidad monetaria por la entrega atrasada de la carga es de 250 francos por kilogramo. 7/

3. Los seguros de transporte

Como rara vez el movimiento de bienes que se transan en el comercio internacional está exento de riesgos, estas operaciones dependen en alto grado de una adecuada cobertura de las pérdidas potenciales. Por lo tanto, tienen intereses asegurables todos aquellos que resulten beneficiados al llegar las mercancías intactas y oportunamente a su destino - sean porteadores, cargadores, instituciones financieras o de otra índole -, así como cualquier persona que está expuesta a ser perjudicada en sus negocios por la pérdida, avería o demora en la entrega de dichas mercancías. Aunque es evidente que tanto los porteadores como los cargadores tratarán de transferir los riesgos mencionados mediante la contratación de seguros, no debe pasar inadvertido el hecho de que tanto el monto asegurado como el costo de la póliza están directamente relacionados con el nivel de la responsabilidad civil del porteador. Aún más, antes de establecer cuál es la relación entre el seguro que cubre la

---

7/ Para los efectos de este protocolo, el franco contiene 65 1/2 miligramos de oro de 900 milésimos de fino.



responsabilidad profesional del porteador, el seguro de la carga que toma el cargador y el nivel de la responsabilidad civil del primero, hay que hacer una distinción cuidadosa entre los intereses asegurables del porteador y del cargador que se originan en riesgos de fuentes totalmente diferentes y que conllevan consecuentemente tipos diferentes de coberturas.

a) Intereses asegurables

El interés asegurable del propietario de la mercancía proviene directamente del derecho de propiedad que tiene sobre tal mercancía y origina la necesidad de asegurar la carga. En caso de siniestro, al asegurador de la carga le bastará que éste se haya producido y que su causa próxima haya sido un riesgo asegurado. Como la indemnización de tal perjuicio se habrá negociado previamente entre el propietario de la carga y su asegurador, por lo general la liquidación del siniestro se hará sin retardos indebidos. De esta manera, el seguro de la carga sólo exige que se produzca el siniestro previsto en el contrato de seguro; no se plantea el problema de la negligencia del porteador.

Por otra parte, el interés asegurable del porteador emana de las estipulaciones del contrato de transporte, del derecho interno o de las convenciones internacionales aplicables que fijan normas de cuidado para la mercancía transportada. Estas normas de cuidado establecen que el porteador debe soportar riesgos claramente determinados, por lo que muchos porteadores optan por asegurar su responsabilidad civil. Cualquier negligencia en el cumplimiento, por parte del porteador, de estas normas de cuidado en el transporte de la mercancía, si ello da lugar a que la mercancía sufra deterioros, obligará a indemnizar al propietario de tal mercancía o a quien le subrogue en sus derechos.

Como es natural, establecer que hubo negligencia de parte del porteador plantea cuestiones de hecho y de derecho, que a menudo llevan a litigio. De esta manera, el propietario de la carga tardaría mucho más en obtener la liquidación si basara su indemnización en el seguro de la responsabilidad civil del porteador que si tuviese asegurada la carga, y no siempre se le indemnizaría el total del siniestro.

/b) El

b) El doble seguro

Como los intereses asegurables del porteador y del propietario de la carga provienen de fuentes de riesgo totalmente diferentes, es errado afirmar que el hecho de que se aseguren la responsabilidad civil y la carga constituyen una onerosa duplicación del seguro de transporte. Si no asegurara la carga - normalmente el seguro incluye una amplia cobertura contra "todo riesgo" - el propietario estaría expuesto a pérdida o avería de la mercancía por causas que escapan a aquéllas establecidas por el derecho interno y las convenciones internacionales como de responsabilidad del porteador, y le resultaría difícil obtener crédito para llevar a cabo sus transacciones comerciales. Del mismo modo, si no se asegurase la responsabilidad civil, el porteador podría tener que soportar riesgos muy superiores a su capacidad financiera. Por lo tanto, parece necesario que en cierta medida coexistan el seguro de la carga y el de la responsabilidad civil.

Esta coexistencia constituiría un doble seguro si permitiese que el propietario de la carga se recuperase por un doble concepto - por una parte del asegurador de la responsabilidad civil del porteador y por la otra, de su propio asegurador de la carga - de los perjuicios causados a la mercancía; o bien, si la forma en que se cotizaran las primas a los efectos de asegurar la carga no tuviese en cuenta toda la trayectoria anterior del propietario de la carga - incluido lo recuperado de los aseguradores de la responsabilidad civil, por la vía de la subrogación.

Por lo general, el propietario de carga que haya sufrido perjuicio reclamará al asegurador de ésta cuando ocurra un suceso que dé lugar a la pérdida de la mercancía. Si el siniestro se debió a un riesgo asegurado, el asegurador de la carga pagará la indemnización previamente convenida y subrogará en todos los derechos y recursos al propietario de la carga contra el porteador responsable, con lo que evitará que el propietario de la carga obtenga más que una plena indemnización. A continuación, el asegurador de la carga procurará a través de la subrogación recuperar dicha indemnización del asegurador de la responsabilidad civil del porteador responsable.

/La suma



La suma que recupere el asegurador de la carga a través de la subrogación es uno de los elementos que se tienen presentes para calcular las primas del seguro de la carga. Los cálculos se basan en la experiencia previa y parte de ella se relaciona con lo recuperado por subrogación de los porteadores o de los aseguradores de su responsabilidad civil. Por lo tanto, el valor del seguro de la carga generalmente se basa en el costo neto de la cobertura descontadas las sumas recuperadas. Como la doctrina de la subrogación impide que el propietario de la carga obtenga una suma superior a la plena indemnización y permite calcular con más exactitud la cotización del seguro de la carga, se evita el traslapo de los riesgos que soportan el asegurador de la responsabilidad civil y el de la carga.

c) Costo relativo del seguro de transporte

Quando el asegurador de la carga ofrece cobertura al propietario de la mercancía, conoce con antelación lo que será transportado y los riesgos que entraña un medio de transporte determinado. Esto permite que el asegurador de la carga calcule exactamente los riesgos a que están expuestos los bienes. De esta manera, el asegurador de la carga puede ajustar la cobertura de modo de satisfacer las necesidades concretas del propietario de ella.

En cambio, como el asegurador de la responsabilidad civil no sabe de antemano qué bienes se van a transportar ni qué riesgos entraña dicho transporte, no se puede conocer de antemano el monto de la cobertura que presta a las diferentes operaciones de transporte.

Esta incertidumbre acerca de la naturaleza de las eventuales alegaciones de responsabilidad y acerca de las sumas en juego cuando se asegura la responsabilidad civil hace que las primas sean más altas que las que se pagan por el seguro de la carga cuando se cubre un riesgo determinado con una indemnización equivalente. Por ejemplo, en Europa, la prima que hay que pagar por el seguro de la responsabilidad civil del porteador se fija como un porcentaje de lo que se cobra por el transporte y carece de relación con el valor de la mercancía o con los riesgos envueltos en dicho transporte.

La incertidumbre en los riesgos que entraña la actividad profesional del porteador es aún mayor cuando su responsabilidad civil no tiene fijado un límite.

4. Criterios para establecer un límite de responsabilidad civil del porteador en el transporte terrestre internacional en América Latina

a) Objetivos que se persiguen al determinar un límite de responsabilidad

La Convención latinoamericana sobre responsabilidad civil del porteador en el transporte terrestre internacional está destinada a formar parte de un conjunto de acuerdos multilaterales y bilaterales en los campos del transporte, las aduanas, la banca y otras regulaciones que proveen la base sobre la que se lleva a cabo el comercio intralatinoamericano, es decir, que forman la infraestructura institucional del comercio y el transporte internacional. Esta infraestructura institucional tiene la misma importancia que la infraestructura física, o sea, los puertos, carreteras y ferrocarriles por donde pasan las exportaciones e importaciones de cada país. Ambos tipos de infraestructura deben perfeccionarse en América Latina, pero el atraso en la infraestructura institucional es mucho más notorio debido a la reducida importancia histórica del comercio entre los países de la región.

Como una convención que establece normas de cuidado que debe ejercer el porteador en el ejercicio de su actividad profesional es sólo un elemento en esta infraestructura institucional; es preciso tener en mente los grandes objetivos que se persiguen para asegurar que los efectos de la convención sean congruentes con ellos. Entre los objetivos que los países latinoamericanos han señalado, se destacan los siguientes:

- i) Promover el desarrollo del comercio internacional intralatinoamericano;
- ii) Minimizar el costo total que deba pagar el usuario por todos los servicios necesarios;
- iii) Crear las condiciones para que la industria regional del transporte por carretera cuente con una estructura apropiada;

/iv) Garantizar



iv) Garantizar la adecuada distribución de las cargas entre los diferentes medios de transporte terrestre y un uso más ventajoso de las posibilidades de complementación entre ellos;

v) Asegurar que exista un incentivo suficiente para que todos los participantes en el transporte internacional tengan interés en tomar las precauciones necesarias para que las mercancías lleguen en buenas condiciones a su destino;

vi) Fomentar una mayor participación de las empresas de seguro latinoamericanas en el mercado de seguros regionales;

vii) Velar por que las reglas que rijan el transporte terrestre internacional sean claras y sencillas de aplicar.

b) Relación entre el límite de responsabilidad del porteador y otras variables

El efecto que puedan tener sobre estos objetivos el monto y la unidad de medida que limiten la responsabilidad civil del porteador no puede analizarse sino tomando en cuenta simultáneamente una serie de otras variables con las que están estrechamente vinculados. El efecto de un límite relativamente alto o bajo sobre los objetivos es, en general, indirecto, pasando a través de otra variable, como el costo de la prima del seguro a la carga. Además, hay ciertas variables, como las normas de cuidado que se exigen al porteador, que pueden contrarrestar el efecto de cualquier nivel que se asigne al límite de responsabilidad.

Respecto de esta última variable, las normas de cuidado complementan el límite que se le asigna a la responsabilidad para definir el sistema de responsabilidad civil del porteador.

Las normas de cuidado ejercen una influencia directa sobre el costo de proteger la carga de pérdidas y averías, de tal manera que, mientras más exigentes sean éstas, mayor será el cuidado que debe poner el porteador en el manejo de la carga y en consecuencia mayor sus costos de manipulación y vigilancia, si desea obtener una cobertura a precios razonables para su responsabilidad civil. Es indudable que el costo del seguro de responsabilidad civil resultará más oneroso a aquellos porteadores con un historial mayor

de siniestros, lo que incentivará a los porteadores a realizar un manejo cuidadoso de la carga a riesgo de quedar descolocados para competir en el mercado por este concepto. Es preciso reconocer, eso sí, que el interés prioritario de los porteadores por realizar un manejo cuidadoso de la carga que se les encomiende deriva fundamentalmente de su deseo de proporcionar un servicio de buena calidad para captar la preferencia de los cargadores.

La protección de la carga de pérdidas o averías representa un costo para el porteador por concepto de inversión en medios de manipulación y vigilancia, el que está en relación directa con las normas de cuidado que se le exijan y también con el límite que se fije a su responsabilidad civil. El porteador estará dispuesto, si actúa racionalmente y premunido de buena información sobre sus operaciones, a invertir en vigilancia y elementos de manipulación hasta donde tales inversiones le representen una rentabilidad adecuada en relación con sus costos alternativos de compensar las pérdidas o averías en la carga. Si el límite fijado a la responsabilidad del porteador es demasiado bajo, es obvio que disminuirá su interés por proteger la carga.

En cambio, si el límite es demasiado alto, el porteador tendrá un fuerte incentivo para invertir en el cuidado de la carga, pero sólo hasta que su inversión marginal iguale al menos al beneficio marginal obtenido en disminuir las pérdidas o averías. Es decir, las inversiones en elementos de manipulación y vigilancia tenderían hacia un límite. Si el porteador no recurre a un seguro de responsabilidad civil, basará sus cálculos en los valores que él deba compensar directamente al cargador por las pérdidas o averías. En cambio, si descansa en un seguro de responsabilidad civil, como será la norma más corriente, basará sus cálculos en los costos relativos de su póliza de responsabilidad civil según el historial de siniestros que tenga, con más o menos inversión en manipulación y vigilancia.

Lo anterior indica que el límite de responsabilidad del porteador debe ser a lo menos un valor tal que incentive sus gastos



en el cuidado de la carga hasta un monto que permita alcanzar un nivel de pérdidas y averías cuyo costo de seguro de responsabilidad civil, en conjunto con el costo del seguro de la carga para el mismo límite, sea mínimo.

Otra de las variables que mayor influencia tiene al considerar la fijación de un límite óptimo a la responsabilidad civil del porteador es la manera de calcular y pagar las primas de seguro de responsabilidad civil y la forma en que el costo por este concepto sea trasladado a los usuarios. Lamentablemente no existe gran experiencia en América Latina sobre pólizas que cubran la responsabilidad civil de los porteadores.

En Europa, donde el seguro de la responsabilidad civil del porteador está muy desarrollado, se calcula la prima como un porcentaje del flete cobrado por el transporte. En este caso, el efecto de un límite alto es el de aumentar el costo del seguro para todas las mercancías sin discriminación de su valor, lo que redundará en perjuicio de las cargas de valor inferior al límite.

Uno de los objetivos perseguidos en la elaboración de la infraestructura institucional en América Latina es facilitar una participación mayor de las empresas de seguro latinoamericanas en el mercado de seguros regionales. La capacidad de la industria regional de seguros para cubrir los riesgos de responsabilidad civil de los porteadores en el transporte terrestre internacional se ve reducida en la actualidad por la falta de un límite a tal responsabilidad, y es obvio que, mientras menor sea el límite que se fije, mayores serán las posibilidades de los aseguradores latinoamericanos para cubrir este tipo de riesgos, sin tener que recurrir al traspaso de los mismos a través del reaseguro con empresas extrarregionales. No obstante, si el límite fuese excesivamente bajo, los porteadores no tendrían incentivo para recurrir a un seguro que cubriese su responsabilidad.

En la sección 3, "Los seguros de transporte", se vio que por exigencias de las prácticas del comercio internacional los cargadores continuarán descansando, para los efectos de obtener una indemnización por pérdidas o averías, sobre el seguro de la carga. Si bien

ni la amplitud o limitación de la cobertura del seguro de responsabilidad civil del porteador, ni el hecho de que el límite de la responsabilidad sea alto o bajo, influyen en el valor asegurado de la carga, ello no sucede con el seguro de responsabilidad civil. El monto y el costo de la cobertura de la responsabilidad civil del porteador se ven directamente afectados por el monto que se fije como límite de la responsabilidad. Mientras más alto sea este límite, mayor cobertura se requerirá y, por lo tanto, mayor será el costo para el porteador. Para reducir al mínimo el costo del seguro en el transporte, es preciso entonces elegir un límite de la responsabilidad que reduzca la cobertura que necesitará el porteador, pero sin que deje de constituir un incentivo pecuniario para la adopción de medidas destinadas a prevenir siniestros en la mercadería transportada.

Del examen de la relación entre el límite de responsabilidad y una serie de otras variables relacionadas con él, tales como el cuidado de la carga, la capacidad de las empresas de seguro para cubrir los riesgos de responsabilidad civil de los porteadores, el costo total del seguro en el transporte, etc., se desprende que habría serios inconvenientes si se estableciese un límite demasiado alto o muy bajo. No obstante, este examen no ha proporcionado criterios para determinar qué nivel sería demasiado alto ni cuál muy bajo. Por esta razón, es preciso mirar a otros aspectos que puedan proporcionar criterios cuantitativos que contribuyan a identificar un nivel apropiado para América Latina. Estos aspectos son el nivel del límite de responsabilidad establecido por las Reglas de Hamburgo y la composición del comercio intralatioamericano.

Recientemente, el 30 de marzo de 1978, fue suscrito en Hamburgo 8/ el Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo). Este convenio, cuya adopción es el fruto de varios años de trabajo intensivo de UNCITRAL y UNCTAD, entrará en vigor un año después que haya sido

---

8/ Entre los 14 países signatarios se encuentran seis latinoamericanos: Brasil, Chile, Ecuador, México, Panamá y Venezuela.



ratificado por veinte países, y desde ese momento reemplazará a las Reglas de La Haya bajo las cuales se rige ahora el transporte marítimo internacional.

En lo que se refiere al límite de responsabilidad civil del porteador, las Reglas de Hamburgo establecen un monto de 2.5 DEG 9/ por kilogramo de peso bruto. De acuerdo a la paridad del DEG a fines de mayo de 1978, el límite equivalía a 3.05 dólares por kilogramo, o bien a 3 050 dólares por tonelada métrica.

La adopción del DEG en las nuevas Reglas de Hamburgo sigue la tendencia mundial de utilizar esta unidad en convenciones internacionales, tanto en los nuevos convenios como en la enmienda de convenios anteriores. Debido a la desmonetarización del oro y la libre fluctuación del dólar estadounidense frente a otras monedas, la experiencia ha mostrado que valores expresados en estas unidades han perdido la relación que tenían con las monedas de muchos de los países signatarios de las convenciones en el momento en que fueron ratificadas.

El proyecto de Convención Latinoamericana que considerará la Reunión Preparatoria Intergubernamental sobre responsabilidad civil del porteador en el transporte terrestre internacional se aplica a "la actividad en virtud de la cual se transportan por vía terrestre, manipulan o almacenan, a título oneroso, cuando dichas operaciones formen parte del traslado de aquéllas desde el territorio de un Estado (Parte) al de otro". (Artículo 1, párrafo 1 y artículo 2,

---

9/ El Derecho Especial de Giro (DEG) es una unidad de valor establecida por el Fondo Monetario Internacional (FMI) que puede servir de unidad de cuenta relativamente estable para las transacciones internacionales. Su valor en dólares de los Estados Unidos se determina diariamente sumando los valores en dólares, al tipo de cambio del mercado, de ciertas proporciones de las monedas de los 16 países de mayor incidencia en el comercio internacional. Al 31 de mayo de 1978, su valor era de 1.21985 dólares. El valor del DEG en cualquier otra moneda distinta del dólar de los Estados Unidos se obtiene mediante el tipo de cambio de esa moneda frente al dólar de los Estados Unidos, y el valor del DEG en dólares.

párrafo 1.) De esta manera, se aplica el convenio a las operaciones realizadas dentro de un país signatario cuando estas operaciones preceden o siguen a un transporte marítimo entre países signatarios. Asimismo, el convenio se aplica cuando, antes o después de un transporte marítimo hacia o desde un país no signatario, se realiza un transporte terrestre internacional a través de dos países signatarios, como podría ser el caso cuando se trata de un país mediterráneo. En vista de estas relaciones entre las Reglas de Hamburgo y el proyecto de convenio para América Latina, es de interés averiguar si habría beneficios significativos al establecer como límite de la responsabilidad civil en el segundo convenio el mismo límite fijado en las Reglas de Hamburgo.

El proyecto de convención latinoamericana difiere de sus semejantes en Europa al incluir dentro de su ámbito de aplicación tanto a los porteadores por carretera como por ferrocarril, ya que en Europa existen convenios separados para estos medios, y al cubrir otras operaciones de almacenaje y manipulación que aún no han sido objeto de convenciones en Europa, si bien hay convenios en estudio. El propósito de assimilar todas estas operaciones a un mismo régimen de normas de cuidado y a un mismo límite de responsabilidad es, por una parte, minimizar las brechas o vacíos en que las normas no sean claras durante el curso de un movimiento internacional, y por otra, facilitar el acceso de los usuarios cuyas mercancías hayan sufrido daños o pérdidas a un tribunal cuya competencia no puede discutirse. Detrás de este propósito está la convicción de que reglas uniformes y claras en el comercio internacional favorecen su crecimiento.

Por otra parte, a través de las discusiones en la UNCTAD, en el seno del Grupo Preparatorio Intergubernamental para un convenio sobre el transporte multimodal internacional, se ha visto que uno de los mayores inconvenientes para establecer el sistema de responsabilidad civil de los empresarios de transporte multimodal es la diferencia existente entre los diversos medios respecto del límite de responsabilidad civil de los porteadores. Tan grave es la

/situación, que



situación, que es ampliamente reconocido que ningún régimen de responsabilidad para el empresario de transporte multimodal será totalmente satisfactorio, ni podrá ser mientras tanto las normas de cuidado como los límites de la responsabilidad civil varían tan ampliamente según se trata de transporte aéreo, marítimo, ferroviario o por carretera. Desde este punto de vista es afortunado que en América Latina, por no haberse adoptado convenios en materia de responsabilidad civil en uno u otro medio de transporte terrestre en el pasado, exista la oportunidad de evitar una parte importante de las dificultades encontradas en Europa derivadas de la creciente utilización del contrato de transporte multimodal.

Por las razones expuestas, se aprecia que existirían beneficios significativos si el límite de la responsabilidad civil que se adoptara en la convención latinoamericana coincidiera con el de las Reglas de Hamburgo, más aún en consideración de que las normas de cuidado que establece el proyecto de convención son muy semejantes a las de esas Reglas.

Si bien la uniformidad en las reglas que afectan al comercio internacional es por sí ventajosa, el límite de responsabilidad debe tomar en cuenta también otros factores importantes. Además de los aspectos ya considerados en esta sección, tiene especial importancia la relación entre este límite y la composición del comercio intralatinoamericano. El establecer un límite demasiado bajo en relación con el valor del comercio implicaría aplicar este límite a una proporción excesiva de los reclamos por pérdidas y daños, evitando en estos casos el pago de una indemnización igual al valor de las mercancías y, como se ha visto, reduciendo el incentivo al porteador de ejercer el debido cuidado. Al otro extremo, si se fija un límite excesivamente alto en relación con el valor del comercio, se aumentaría innecesariamente el costo al porteador del seguro de su responsabilidad civil y por ende las tarifas para todos los usuarios.

Aunque no se ha tenido a mano una información completa sobre la composición del comercio intralatinoamericano por intervalos del valor por tonelada transportada por vía terrestre, los datos que se

/presentan a

presentan a continuación sobre las importaciones argentinas y brasileñas por carretera en el año 1974 son bastante ilustrativos.

DISTRIBUCION DE LAS IMPORTACIONES DE ARGENTINA Y BRASIL  
TRANSPORTADAS POR CARRETERA SEGUN SU VALOR, 1974

Valor por tonelada en dólares hasta:	Porcentaje acumulado de las importaciones			
	Argentina		Brasil	
	Según peso	Según valor	Según peso	Según valor
200	70.6	27.1	39.0	6.4
400	83.3	37.3	76.2	35.9
600	86.2	41.1	85.6	47.1
800	88.3	44.9	89.4	53.6
1 000	90.2	49.6	94.3	64.4
1 500	94.2	62.5	96.2	70.1
2 000	98.3	81.0	97.8	77.2
2 350	98.5	82.5	98.5	81.0
2 500	98.9	85.1	98.9	83.3
3 000	99.3	88.2	99.1	84.5
3 500	99.4	88.7	99.3	86.8
4 000	99.5	89.4	99.5	87.8
4 500	99.5	90.1	99.5	88.5
5 000	99.6	90.9	99.6	89.5

Fuente: Elaboración de la CEPAL sobre la base de la información proporcionada por Argentina y Brasil a la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC)

En el año 1974, el valor medio de 2.5 DEG por kilogramo expresado en dólares por tonelada era de aproximadamente 2 350 dólares. Este monto cubría 82.5% del valor de las importaciones argentinas y 81% de las brasileñas transportadas por carretera en 1974, y 98.5% de las importaciones medidas en peso, en ambos casos. La adopción del límite de 2.5 DEG por kilogramo hubiera significado un límite efectivo sólo para 17.5% de las importaciones argentinas

/y 19% de



y 19% de las importaciones brasileñas, según su valor, o bien para menos de 2% del volumen físico de ellas en ambos casos. Para el resto de las mercancías el límite de compensación por pérdidas o averías hubiera sido su propio valor. Como el límite cubre de todas formas una parte del valor de aquellas mercancías que se hallan por encima de él, el monto del comercio que queda sin cobertura en el caso de Argentina alcanza sólo a 8.2%, y en el de Brasil a 10.2%.

Para cubrir 5% más de las importaciones según su valor, habría sido preciso subir el límite de 2 350 a casi 3 000 dólares por tonelada en el caso de Argentina y a cerca de 3 500 dólares por tonelada para Brasil. Un límite de 3 500 dólares por tonelada en 1974, tomando en cuenta los aumentos unitarios de precio en el comercio mundial, equivaldría aproximadamente a 4 675 dólares por tonelada en mayo de 1978. Esta alza del límite significaría desde luego un mayor flete para todas las importaciones, ya que, como se vio, el costo del seguro de responsabilidad civil se distribuye a través de toda la carga en proporción al flete.

De lo anterior se desprende que el límite de responsabilidad establecido en las Reglas de Hamburgo guarda una relación razonable con la composición de las importaciones transportadas por carretera de los dos países latinoamericanos cuyo volumen de comercio regional transportado por vía terrestre es preponderante en América Latina. En vista de las ventajas que traería una uniformidad entre el límite de la Convención Latinoamericana y el de las Reglas de Hamburgo, convendría considerar seriamente la adopción en la primera del límite establecido en dichas Reglas.

El presente informe tiene como finalidad informar a la Junta de  
Directores de la Compañía sobre el resultado de la auditoría  
realizada a los libros de cuentas de la Compañía durante el  
ejercicio terminado el 31 de diciembre de 1954. Como el informe  
de la auditoría no contiene ninguna observación de carácter  
material, el monto del activo neto de la Compañía al 31 de  
diciembre de 1954 es de \$ 1,000,000.00 y el monto del pasivo  
neto es de \$ 1,000,000.00.

El presente informe es una opinión basada en la revisión de  
los libros de cuentas de la Compañía y no constituye una  
garantía de la exactitud de los mismos. El monto del activo  
neto de la Compañía al 31 de diciembre de 1954 es de \$ 1,000,000.00  
y el monto del pasivo neto es de \$ 1,000,000.00. El presente  
informe no constituye una garantía de la exactitud de los  
mismos. El monto del activo neto de la Compañía al 31 de  
diciembre de 1954 es de \$ 1,000,000.00 y el monto del pasivo  
neto es de \$ 1,000,000.00.

El presente informe es una opinión basada en la revisión de  
los libros de cuentas de la Compañía y no constituye una  
garantía de la exactitud de los mismos. El monto del activo  
neto de la Compañía al 31 de diciembre de 1954 es de \$ 1,000,000.00  
y el monto del pasivo neto es de \$ 1,000,000.00. El presente  
informe no constituye una garantía de la exactitud de los  
mismos. El monto del activo neto de la Compañía al 31 de  
diciembre de 1954 es de \$ 1,000,000.00 y el monto del pasivo  
neto es de \$ 1,000,000.00.