



NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL

ST/CEPAL/Conf.67/L.3

Agosto de 1978

ORIGINAL: ESPAÑOL

C E P A L

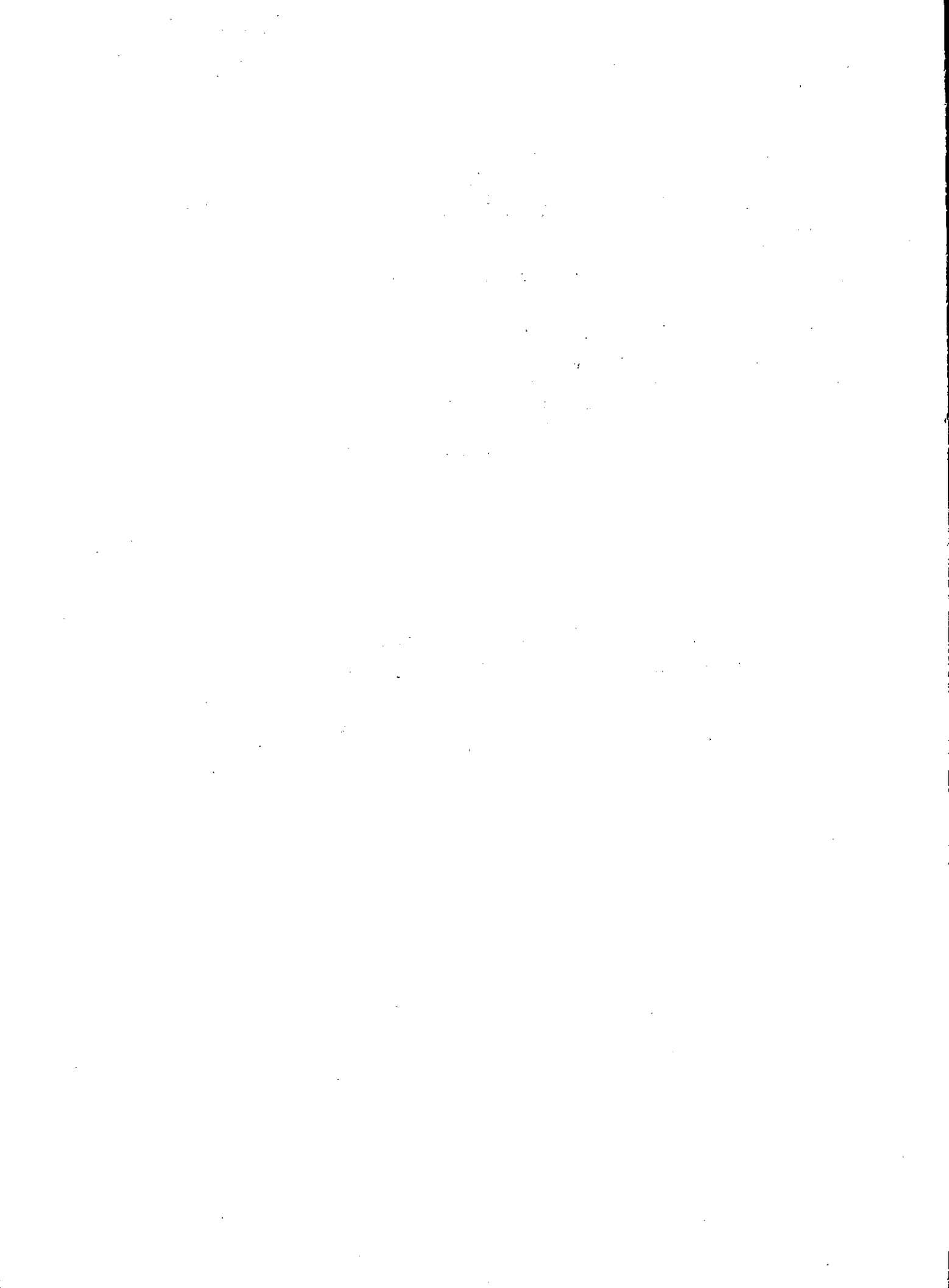
Comisión Económica para América Latina

Reunión Intergubernamental Preparatoria
de un proyecto de Convención latinoamericana
sobre responsabilidad civil del porteador en
el transporte terrestre internacional

Santiago, Chile, 4 al 8 de septiembre de 1978

PROYECTO DE CONVENCION LATINOAMERICANA SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL
DE LOS PORTEADORES EN EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL

Nota de la secretaria de la CEPAL



Introducción

De conformidad con el mandato recibido de los Estados miembros durante el decimoséptimo período de sesiones de la Comisión en el sentido de apoyar el proceso de creación de una infraestructura institucional adecuada para el transporte terrestre internacional en la región, la secretaría de la CEPAL, ha convocado una Reunión Intergubernamental Preparatoria de un proyecto de Convención latinoamericana sobre responsabilidad civil del porteador en el transporte terrestre internacional (CRT).

El proyecto que se somete a la consideración de los representantes gubernamentales en esta reunión fue aprobado por el Grupo de Expertos invitados por la CEPAL para examinar el anteproyecto de Convención,^{1/} y fue oportunamente enviado a todos los Gobiernos de la Comisión. Asimismo, se remitió el estudio titulado 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), preparado por la secretaría de la CEPAL.

Se ha considerado de interés preparar este documento en el cual se presentan algunos comentarios sobre los aspectos más relevantes de la CRT y se presentan a los delegados una serie de posibles modificaciones basadas en parte en los comentarios recibidos de organismos regionales e internacionales durante los últimos meses.

^{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).

1. El transporte internacional en América Latina y la experiencia institucional europea

Entre las naciones europeas el comercio exterior se inició muchos años antes que el transporte de volúmenes considerables de comercio hacia otros continentes, por lo cual ha existido una amplia cooperación internacional entre dichas naciones en lo que respecta al transporte entre países. Por ejemplo, la idea de otorgar libertad de navegación fluvial al comercio internacional se había propuesto ya en el año 1792; a mediados del siglo XIX las naciones europeas interesadas habían celebrado acuerdos de carácter obligatorio. Asimismo, en 1890 la Convención de Berna estableció control sobre movimientos internacionales de transporte por ferrocarril; más adelante alcanzaría similar control sobre el transporte de pasajeros.

En cambio, el comercio exterior de los países latinoamericanos comenzó con la exportación de productos agropecuarios y materias primas a las regiones más industrializadas del mundo. Muchos de los caminos, ferrocarriles e instalaciones portuarias se construyeron sólo para la exportación, por lo cual los países latinoamericanos solieron carecer de las vías de interconexión necesarias para permitir el comercio recíproco. A pesar del sostenido crecimiento registrado en el comercio entre naciones latinoamericanas en los últimos veinticinco años, la mayor parte de éste continúa realizándose por vía marítima. Evidentemente, la falta de comercio internacional por vía terrestre entre los países de América Latina ha reducido la necesidad de una cooperación internacional similar a la que ha existido ya en Europa durante muchos años. América Latina recién comienza a formular las bases de acuerdos internacionales sobre transporte terrestre y prácticas comerciales conexas corrientes en Europa hace más de un siglo.

Debido a dichos antecedentes de cooperación en el comercio internacional europeo, la Convención Relativa al Contrato de Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera (CMR) de 1956,

/fijó un

fijó un ámbito de aplicación con límites territoriales relativamente amplios:

"cuando el lugar en que se reciben las mercancías y el lugar previsto para la entrega ... se encuentran en dos países diferentes, de los cuales al menos uno es país contratante ..." 2/

Esta amplitud del ámbito de aplicación fue reconocida en el Comentario acerca de dicha Convención, ECE/TRANS/14, en sus párrafos 38 y 39, y considerada como una desventaja:

- "(1) Exige un triple examen legal (calificación, reglamentación nacional del derecho internacional privado, legislación sustantiva aplicable);
- (2) En algunos casos da como resultado la aplicación de una ley extranjera no bien conocida por el tribunal o por las partes y sus respectivos representantes;
- (3) La consistencia en cuanto al desenlace de cada uno de los casos, que constituye uno de los objetivos del derecho internacional privado, no se encuentra garantizada en modo alguno, puesto que puede haber considerables diferencias entre las reglamentaciones nacionales del derecho internacional privado." 3/

Sin embargo, en el párrafo 40 del mismo documento se reconoció asimismo que "... si un gran número de Estados europeos se hicieran partes de la CMR en un futuro relativamente cercano ... las desventajas se reducirían a un mínimo."

La rapidez con la cual cada una de las naciones europeas se hizo parte contratante de la CMR parece estar vinculada a los patrones comerciales históricos que se dan entre dichos países.

2/ La traducción española de los textos de la CMR citados en el presente documento no tiene carácter oficial.

3/ La traducción española de los textos de este Comentario citados en el presente documento no tiene carácter oficial.

Los países latinoamericanos no tienen un volumen de comercio exterior regional por vía terrestre similar al de las naciones europeas, ni tampoco se han dedicado a dicho comercio durante un período igualmente largo; por esta razón, el proyecto de Convención latinoamericana sobre responsabilidad civil de los porteadores en el transporte terrestre internacional intenta evitar un ámbito de aplicación que presente desventajas como las ya mencionadas, y que pueda por ello llevar a conflictos entre diferentes sistemas legales o a la violación de los derechos soberanos de Estados no contratantes.

Dado el interés de América Latina por incrementar el comercio intrarregional, la CRT, en su forma actual, debe entenderse como la etapa más simple y básica de un proceso destinado a establecer la infraestructura institucional necesaria.

2. Ambito de aplicación

El ámbito de aplicación obligatoria de la CRT está señalado en el inciso primero del artículo 2 que dispone lo siguiente:

"La presente Convención se aplicará al transporte terrestre internacional de mercancías, definido en el artículo primero, entre Estados Parte."

Para comprender el alcance de este ámbito de aplicación es preciso tener en cuenta la definición de transporte terrestre internacional a que se hace referencia y que es la siguiente:

"Se entiende por "transporte terrestre internacional" la actividad en virtud de la cual se transportan por vía terrestre, manipulan o almacenan mercancías, a título oneroso, cuando dichas operaciones forman parte del traslado de aquéllas desde el territorio de un Estado al de otro."

El campo de aplicación así definido significa que la CRT se aplicará a la actividad en virtud de la cual se transportan por vía terrestre, manipulan o almacenan mercancías, a título oneroso, cuando dichas operaciones forman parte del traslado de aquéllas "entre Estados Parte". Las palabras "entre Estados Parte" fueron utilizadas por el Grupo de Expertos con el fin de limitar la aplicación obligatoria de la CRT a aquellas operaciones de transporte en las cuales el porteador recibiría mercancías en un Estado Parte y el mismo porteador, o sus agentes, realizarían la entrega de dichas mercancías en otro Estado Parte; sin embargo, las palabras utilizadas en la versión actual del proyecto de Convención no parecen indicar con claridad que se trata de dichas operaciones. Por ejemplo: si se entregan mercancías a un porteador en un Estado no Parte "A" para ser transportadas al Estado Parte "C" por vía del Estado Parte "B", podría pensarse que se aplicaría la Convención, por cuanto existe transporte "entre Estados Parte": "B" y "C". Sin embargo, también podría interpretarse el proyecto actual en el sentido de considerarlo inaplicable en este caso, por cuanto dicho transporte no se realiza "entre Estados Parte", sino meramente a través del Estado Parte "B" al Estado Parte "C". Por lo tanto, y con el fin de evitar problemas de interpretación como los expuestos, se pone en consideración de los delegados la conveniencia de aclarar el ámbito de aplicación mediante la aprobación de un nuevo Artículo 2, como sigue:

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 por sí o por sus dependientes o agentes reciba la mercancía en el territorio de un Estado Parte para ser entregada en el de otro Estado Parte.
2. Se aplicará también a las operaciones comprendidas en el transporte terrestre internacional de mercancías, definido en el artículo primero, que se ejecuten dentro del territorio de un Estado Parte, siempre que el cargador haya manifestado

/por escrito

por escrito que dichas operaciones forman parte de un proceso de transporte internacional, cualesquiera que sean el domicilio y la nacionalidad de las partes.

3. El cargador y el porteador podrán convenir que la Convención se aplique a cualquier operación de transporte terrestre internacional de mercancías definido en el artículo primero.

4. La presente Convención se aplicará también al transporte terrestre internacional de mercancías, definido en el artículo primero, realizado por instituciones, organismos o empresas de un Estado Parte.

5. La presente Convención no será aplicable a operaciones de transporte que se ejecuten por vía marítima o aérea ni a las operaciones que se rijan por Convenios Postales Internacionales.

La definición de "transporte terrestre internacional" utiliza la conjunción "o" entre las operaciones de transporte que enumera para indicar que comprende tanto el transporte terrestre mismo como la manipulación y el almacenamiento, si por separado o en conjunto forman parte del traslado de mercancías entre Estados Parte.

La CRT no intenta en modo alguno regir el transporte de mercancías entre Estados Parte cuando éste se realice por vías no terrestres. Sin embargo, por declaración del cargador o por acuerdo entre partes, puede abarcar las operaciones de manipulación y almacenamiento que complementan un transporte internacional por otras vías que no sean la terrestre. De este modo, la CRT no sólo puede aplicarse al transporte terrestre entre Estados Parte, sino también al almacenamiento o a la manipulación, o a ambos a la vez, si dichas operaciones forman parte del traslado de mercancías por vía aérea o marítima.

En las siguientes secciones se examinan los efectos de la definición del ámbito de aplicación de la CRT sobre varios problemas o aspectos legales, a saber:

- a) formas de reglamentar las operaciones de transporte;
- b) unificación de regímenes de responsabilidad;
- c) jurisdicción;
- d) legislaciones nacionales.

/a) Formas de

a) Formas de reglamentar las operaciones de transporte

Las convenciones internacionales de transporte se redactan, por lo general, con el fin de reglamentar operaciones específicas de transporte. Esto puede lograrse en forma directa, imponiendo reglas a las personas que realizan dichas operaciones, o en forma indirecta, regulando la ejecución y el cumplimiento del contrato de transporte. Cada uno de estos métodos tiene sus ventajas en un determinado conjunto de circunstancias. Por ejemplo, si sólo se busca controlar a los cargadores, los portadores y sus agentes respectivos, una convención que regule la ejecución y cumplimiento del contrato de transporte parece ser la apropiada. Sin embargo, si se desea establecer control sobre un grupo más amplio de personas que realizan diversas operaciones de transporte, tales como manipulación, almacenamiento o transporte propiamente dicho, parece más indicada una convención que abarque a todas aquellas personas que podrían realizar tales operaciones.

La CMR constituye ejemplo de una regulación de operaciones específicas de transporte por medio de la reglamentación del contrato de transporte. Tal como se define en su artículo 1, la CMR se aplica específicamente a cada uno de los contratos de transporte de mercancías por carretera. Más aún, el Comentario a la CMR, ECE/TRANS/14, en su párrafo 48, dispone lo siguiente:

"La CMR no se aplica a una operación de transporte, sino a un determinado contrato de transporte (aun cuando los artículos 31 y 32 constituyen una excepción a este principio)."

Así, y puesto que la CMR reglamenta específicamente el contrato de transporte, quien ejecute dicho contrato, sea quien sea - cargador, portador o agente de los mismos - debe hacerlo en conformidad con lo dispuesto en dicha Convención.

La CMR reglamenta la actividad de cargadores, portadores y sus respectivos agentes por medio del contrato de transporte. En cambio, la CRT no sólo abarca las actividades de cargadores, portadores y sus respectivos agentes, sino también las de aquellas personas que manipulan y almacenan las mercancías.

/Dentro del

Dentro del ámbito del proyecto de Convención se hace necesaria la inclusión de los agentes, tanto de los cargadores como de los porteadores, por la misma razón por la cual dichos agentes se incluyen en todas las principales convenciones de transporte: ellos pueden convenir las condiciones de transporte entre cargadores y porteadores y pueden ser agentes activos que llevan a efecto precisamente la misma actividad que dichas convenciones intentan controlar. En realidad, si la jurisdicción no se extiende a dichos agentes, los propósitos de la CRT podrían quedar disvirtuados.

b) Unificación de regímenes de responsabilidad

Cuando existen varios regímenes de responsabilidad y se produce una avería de mercancías en un punto de la cadena de transporte en el cual dos o más funciones - descarga y almacenamiento, por ejemplo - son realizadas en forma prácticamente simultánea por personas naturales o jurídicas diferentes entre sí, cada una de dichas personas aducirá: primero, que es su régimen legal el que corresponde aplicar; segundo, que dicho régimen legal no le hace responsable de la avería en cuestión; tercero, que no está sujeto a régimen legal alguno que no sea el suyo propio, y, en cuarto lugar, que, en vista de lo expuesto, la otra parte (o las otras partes) deben asumir la responsabilidad.

Las convenciones internacionales de transporte normalmente tienen un ámbito de aplicación limitado a las personas que realizan funciones específicas de transporte y otorgan jurisdicción - facultad de conocer un tipo determinado de disputas y decidir sobre ellas - a un número limitado de tribunales. El dueño de la mercancía averiada y su compañía de seguros podrían ir de tribunal en tribunal y de régimen legal en régimen legal sin lograr restitución, puesto que cada tribunal, en conformidad con su propio régimen legal, sostendría que la persona sometida a su jurisdicción no es responsable de dicho perjuicio.

Las convenciones internacionales de transporte - en un intento de evitar tales áreas de superposición de responsabilidades - suelen definir cuidadosamente las circunstancias que establecen y dan término a la responsabilidad del porteador por avería de la mercancía.

/Por ejemplo,

Por ejemplo, las Reglas de La Haya 4/ utilizan un hecho definido - desde el momento en que las mercancías se conectan con el gancho del barco hasta que dejan dicho gancho - con el fin de establecer el inicio y el término de la responsabilidad. En cambio, la CRT, al establecer la responsabilidad civil de los porteadores en el transporte terrestre internacional, no intenta definir con esa exactitud un hecho que señale el comienzo y el término de la responsabilidad de las diversas personas que manipulan, almacenan y transportan las mercancías. En vez de ello, facilita todas las acciones legales para obtener indemnización de parte del responsable, ya que somete a un mismo régimen a todas las personas que, dentro del transporte terrestre de América Latina, realizan las operaciones de manipulación, almacenamiento y transporte de mercancías.

El artículo 11 de las Reglas de Hamburgo 5/ utiliza un procedimiento similar, aplicándolo a los porteadores efectivos. En un acuerdo de transporte directo, en el cual un contrato de transporte por vía marítima señala específicamente que una determinada parte del transporte abarcado por dicho contrato será realizado por una persona determinada distinta del porteador, tanto los porteadores como los porteadores efectivos estarán sujetos al mismo régimen legal. Con arreglo a dicho artículo, el dueño de mercancías averiadas o su asegurador podrán entablar acción legal tanto contra el porteador como contra el porteador efectivo en caso de no atenderse su reclamación. Al porteador corresponde el peso de la prueba de que la avería respectiva ocurrió en circunstancias que las mercancías estaban en poder del porteador efectivo.

4/ Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Conocimientos, 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/ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978, firmado 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)).

c) Jurisdicción

Con el fin de que el demandante pueda, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal competente, y tomando en consideración que el lugar designado al efecto en el contrato de transporte haya sido convenido por adhesión, parece conveniente suprimir en el inciso primero del artículo 10 la frase "a falta de convención, según su elección", con lo que dicho inciso quedaría como sigue:

"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 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:"

d) Legislaciones nacionales

El ámbito de aplicación se redactó con el fin de incluir tres situaciones: la primera, de carácter obligatorio, cuando las mercancías son, por ejemplo, trasladadas entre dos Estados Parte; la segunda, de carácter declaratorio, cuando el cargador declara unilateralmente que dicho transporte está sujeto a las disposiciones de la CRT, y la tercera, de carácter voluntario; cuando tanto el cargador como el porteador han acordado someter sus relaciones a las disposiciones de la CRT. En conformidad con el ámbito de aplicación, las partes pueden pactar la aplicación de la Convención, con carácter declaratorio o voluntario, incluso si se trata de transporte puramente nacional, por lo que podrían suscitarse conflictos entre las legislaciones nacionales y la CRT. Así, en caso de reclamaciones, pueden producirse dudas sobre qué normas deben aplicarse, si las de la CRT o las nacionales que traten la misma materia para su transporte interno.

Con el fin de garantizar que la legislación sobre transporte terrestre nacional de cada país no entrará en conflicto con la CRT, se pone en consideración de los delegados la posibilidad de añadir el texto siguiente como inciso séptimo del artículo 14:

"Las disposiciones de esta Convención se aplicarán a todo transporte terrestre internacional de mercancías que esté comprendido dentro del ámbito de aplicación señalado en el artículo segundo, con preferencia a cualquier norma legal o reglamentaria vigente en los Estados Parte para el contrato de transporte."

3. Principio imperativo de la Convención

Cuando una convención se aplica a operaciones específicas de transporte mediante la reglamentación del contrato de transporte, se exige por lo general incluir en dichos contratos una cláusula que señale que las partes contratantes convienen en regir sus relaciones de acuerdo con las disposiciones de la convención en referencia. Por ejemplo, el artículo 6, inciso primero, letra k, de la CMR dispone que la carta de porte debe contener una indicación de que el transporte en cuestión se rige por las disposiciones de dicha Convención, no obstante cualquier estipulación contraria.

Como un medio destinado a declarar la nulidad de acuerdos entre partes contratantes cuando ellos vulneren las disposiciones de la Convención, se pone en consideración de los delegados la posibilidad de añadir el texto siguiente como inciso quinto del artículo 4:

"5. Toda estipulación, escrita o verbal, adolecerá de nulidad absoluta en tanto cuanto derogue o se aparte, directa o indirectamente, de las disposiciones de la presente Convención. La nulidad de tal estipulación no afectará la validez de las otras disposiciones escritas o verbales del acuerdo del cual forme parte."

4. Duración de la responsabilidad del porteador

En el artículo 3 de la CRT se establece que "el porteador será responsable de la mercancía desde el momento en que ella quede bajo su custodia hasta el momento de su entrega" y además se define la expresión "quede bajo su custodia". Sin embargo, no se hace referencia al documento en que consta tal acto.

Para remediar lo anterior, tanto UNIDROIT como otros organismos especializados han sugerido la conveniencia de incluir en la CRT

una mención del documento de transporte, con la inclusión de los datos más importantes para los fines de esta Convención. El reconocimiento del carácter probatorio de este documento daría al cargador una evidencia de la recepción de las mercancías por parte del porteador. Además, dicho documento permitiría reforzar el principio imperativo de la Convención, si en él se incluye una cláusula de preeminencia (paramount clause) que exprese que el transporte está sujeto a las disposiciones de la CRT.

Para acoger estas sugerencias, se propone en primer lugar incluir en el artículo primero como nuevo inciso 8 la siguiente definición:

"8. 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."

El actual inciso 8 pasaría a ser inciso 9.

Asimismo, se propone agregar al artículo 3 de la CRT tres incisos, con los números 3, 4 y 5, de la siguiente redacción:

"3. Después que las mercancías han quedado bajo la custodia del porteador, éste emitirá, a petición del cargador, 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 cláusula

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.

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

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."

5. Mercancías demoradas que se consideren perdidas

Todas las convenciones internacionales de transporte que contienen disposiciones relativas a la demora en la entrega permiten a los cargadores y consignatarios considerar perdidas las mercancías transportadas si éstas no han sido entregadas o puestas a disposición del consignatario dentro de un determinado período de tiempo posterior a la fecha en que dicha entrega debió realizarse. En el proyecto de convención - artículo 4, inciso tercero - no se ha determinado aún cuál debe ser dicho período. Los períodos de tiempo contemplados en otras convenciones internacionales de transporte son los siguientes:

CONVENCION	PERIODO
Reglas de Hamburgo (Art. 5)	60 días consecutivos
CMR (Art. 20)	30 días
CIM (Art. 30) <u>6/</u>	30 días
Varsovia (Art. 13) <u>7/</u>	7 días

Es evidente que el plazo más amplio para considerar perdidas las mercancías corresponde a las transportadas por vía marítima, y es el que señalan las Reglas de Hamburgo. El período de sesenta días consecutivos establecido en dichas Reglas constituye un reconocimiento de que los plazos son mayores cuando se trata de transporte por vía marítima.

6. Derechos especiales de giro

En las convenciones internacionales de transporte, la unidad monetaria para calcular la indemnización del cargador perjudicado debe tener una relativa estabilidad monetaria y ser fácilmente convertible en una amplia variedad de distintas monedas nacionales. Con el fin de utilizar una unidad monetaria acorde con dichos requisitos, las convenciones internacionales de transporte han empleado sucesivamente las siguientes unidades monetarias: en primer lugar, la moneda nacional de uno de los países de mayor comercio en el mundo; en segundo, el franco oro, y, en tercer lugar, el

6/ 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.

7/ 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.

derecho especial de giro (DEG) 8/ del Fondo Monetario Internacional. Por ejemplo, en el transporte marítimo las Reglas de La Haya (1924) utilizaban la libra esterlina; el Protocolo que modificó dichas reglas (1968) dio paso al franco oro, y las Reglas de Hamburgo, que reemplazan dichas Reglas y el Protocolo, emplean los DEG.

Durante algún tiempo, el franco oro fue la unidad de cuenta utilizada por la mayor parte de las convenciones europeas de transporte. Al aprobarse dichas disposiciones, la conversión del franco oro en moneda nacional de los países contratantes no presentaba especial dificultad. La mayor parte de los países europeos tenían por entonces un tipo de cambio oficial para el oro expresado en sus monedas nacionales respectivas, o bien un sistema de referencia a una tercera moneda, basada en el valor del oro, que surtía los mismos efectos. Actualmente, muchos países ya no reconocen un tipo de cambio oficial del oro expresado en su moneda nacional - cuando existe dicho tipo de cambio, suele ser artificial y obsoleto - por lo que la conversión del franco oro en moneda nacional de cualquiera de las partes contratantes podría traer consigo considerables dificultades en la determinación del tipo de cambio aplicable.

Puesto que ni las monedas nacionales ni el franco oro han resultado adecuados como unidades monetarias en otras convenciones internacionales de transporte, se pone en consideración de los delegados la posibilidad de hacer las siguientes enmiendas y adiciones (Art. 26 de las Reglas de Hamburgo) al artículo 6 de la CRT, mediante las cuales los DEG son incorporados como unidades de cuenta de dicho proyecto:

8/ El derecho especial de giro, (DEG) es una unidad de valor establecida por el Fondo Monetario Internacional 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.

i) Inciso primero

"... equivalente a ... unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de la mercancía perdida o averiada."

ii) Al fin del artículo 6

"5. La unidad de cuenta a que se refiere esta Convención es el derecho especial de giro, tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. El monto mencionado en el inciso primero de este artículo será convertido en la moneda nacional del Estado a que pertenezca el tribunal que conoce de la causa, sobre la base del valor de dicha moneda nacional en la fecha del fallo o en la fecha convenida por las partes. El valor en derechos especiales de giro de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones. El valor en derechos especiales de giro de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

6. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del inciso quinto del presente artículo podrán, en el momento de la firma, en el momento de la ratificación o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el inciso primero de este artículo que serán aplicables en su territorio se fijarán en ... unidades monetarias. La unidad monetaria a que se refiere el presente inciso corresponde a 65.5 miligramos de oro de novecientas milésimas. La conversión del monto especificado en este inciso a la moneda nacional se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.

7. El cálculo mencionado en la última frase del inciso quinto de este artículo, así como la conversión mencionada

/en el

en el inciso sexto del mismo, se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real del monto mencionado en unidades de cuenta en el inciso primero del presente artículo. Los Estados comunicarán al Secretario General de las Naciones Unidas su método de cálculo de conformidad con el inciso quinto de este artículo, o bien el resultado de la conversión mencionada en el inciso sexto del mismo, según el caso, al depositar el instrumento a que hace referencia el artículo 14 de la Convención, y cada vez que se produzca un cambio en una o en otro."

7. Responsabilidad extracontractual

El artículo 8 de la CRT sienta el principio, utilizado también en otras convenciones importantes de transporte, de que los resguardos y límites de la responsabilidad pueden aplicarse a toda acción entablada en contra del porteador, sea ésta fundada en el contrato, en los perjuicios o en otro motivo cualquiera. Por ejemplo, la CMR dispone, en su artículo 28, lo siguiente:

"En aquellos casos en que la pérdida, avería o demora en la entrega de la mercancía que haya ocurrido durante el transporte sujeto a la presente Convención dé lugar a una acción extracontractual, con arreglo a la legislación aplicable, el porteador puede invocar las disposiciones de la presente Convención que exoneran su responsabilidad, o que fijan o limitan la indemnización debida."

En algunos sistemas legales, la responsabilidad extracontractual se incorpora a la responsabilidad contractual; en otros, ambas formas de restitución pueden considerarse coexistentes. En este último caso, un reclamante puede, al presentar su reclamación, elegir entre ambas formas la que considere más ventajosa. Cuando se invoque este tipo de restitución no contractual, no debe permitirse a los cargadores perjudicados exceder las disposiciones sobre limitación de responsabilidad contenidas en la CRT y que fueron preparadas con el fin de proteger tanto a los porteadores como a los cargadores.

/Para que

Para que la CRT se aplique tanto a las acciones de cargadores perjudicados que basan su derecho a indemnización en la misma Convención como a las acciones entabladas por cargadores que, con arreglo a la legislación pertinente, podrían tener derecho a una forma extracontractual de indemnización, se considera más adecuado cambiar el texto del inciso primero del artículo 8 por el siguiente:

"Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en la presente Convención serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías, así como respecto del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa."

Del mismo modo, parece más adecuado que el título de este artículo sea: "Aplicación a reclamaciones extracontractuales."

8. Notificación de la pérdida, avería o demora en la entrega

Los antecedentes que siguen pueden servir de base a los delegados para establecer los plazos mencionados en el artículo 9. No obstante, parece que el término empleado en la CRT de "notificar" la pérdida o avería puede crear dudas acerca de si se requiere que tal notificación se ejecute con todas las formalidades procesales que algunas legislaciones nacionales asignan a ese trámite. Por ello, se sugiere emplear la expresión que otras convenciones utilizan para ese acto que es "avisar" o "dar aviso por escrito". Por ejemplo, en las Reglas de Hamburgo, en el artículo 19, se dice "a menos que el consignatario dé por escrito al porteador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza de la pérdida o el daño". De esta manera, se propone cambiar a la expresión "dar aviso por escrito" en el título y en las partes correspondientes del artículo 9.

Con el fin de brindar mayor protección a los derechos otorgados tanto a cargadores como a porteadores en las convenciones internacionales de transporte, cada una de dichas convenciones dispone que los consignatarios perjudicados deben informar a sus porteadores

/respectivos toda

respectivos toda pérdida, avería o demora en la entrega de la mercancía dentro de un determinado plazo. La principal diferencia entre las disposiciones de cada una de las convenciones consiste en la extensión de los plazos dentro de los cuales un consignatario debe avisar a un porteador la pérdida, la avería manifiesta o no manifiesta o la demora en la entrega. Como puede verse en la siguiente enumeración, las Reglas de La Haya y las Reglas de Hamburgo, respectivamente, señalan el plazo más limitado y el más amplio dentro de los cuales debe efectuarse el aviso de pérdida o avería manifiesta o no manifiesta, o de demora en la entrega.

CONVENCION	AVERIA MANIFIESTA	AVERIA NO MANIFIESTA	DEMORA EN LA ENTREGA
Reglas de La Haya (Art. 3)	Al entregar la mercancía	3 días después de la entrega.	-
CMR (Art. 30)	Al entregar la mercancía	7 días hábiles después de la entrega	21 días después de la entrega
Varsovia (Art. 26)	Al entregar la mercancía	7 días después de la entrega	21 días después de la entrega
CIM (Arts. 45 y 46)	Al entregar la mercancía	7 días después de la entrega	60 días después de la entrega
Reglas de Hamburgo (Art. 19)	Un día después de la entrega	15 días conse- cutivos después de la entrega	60 días conse- cutivos después de la entrega

Con el propósito de otorgar a los consignatarios un plazo razonable para dar aviso de la pérdida o avería manifiesta, sin que dicho plazo recargue excesivamente el movimiento del comercio internacional, las Reglas de Hamburgo propusieron un aumento limitado del plazo establecido por las Reglas de La Haya, plazo que abarcaría "... el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder ...".

En lo que respecta al inciso 2 del artículo 9, las Reglas de Hamburgo, aprobadas con posterioridad a la reunión del Grupo de Expertos, indican un procedimiento para evitar la repetición de

tramitaciones y resguardar la situación del cargador. Dicho procedimiento parece preferible al señalado en el actual inciso 2 del artículo 9; por lo cual se recomienda sustituirlo por el texto siguiente:

"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, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección."

Anexo

PROYECTO DE CONVENCION LATINOAMERICANA SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL
DE LOS PORTEADORES EN EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL

Versión actual

ARTICULO 1 - Definiciones

Para los efectos de la presente Convención:

1. Se entiende por "transporte terrestre internacional" la actividad en virtud de la cual se transportan por vía terrestre, manipulan o almacenan mercancías, a título oneroso, cuando dichas operaciones formen parte del traslado de aquéllas 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.

4. Se entiende por "manipulación" la realización de cualquier operación de carga, transbordo, o descarga de mercancías, comprendidas las operaciones eventualmente efectuadas para formar o deshacer los lotes.

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

Texto propuesto

ARTICULO 1 - Definiciones

Para los efectos de la presente Convención:

1. Id.

2. Id.

3.- Id.

4. Id.

5. Se entiende por "porteador, transportador o transportista" cualquier persona que se obliga a efectuar el transporte internacional de mercancías definido en el inciso primero del presente artículo.

Versión actual

Texto propuesto

ARTICULO 1 - Definiciones

ARTICULO 1 - Definiciones

(cont.)

(cont.)

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

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.

7. Id.

8. Toda referencia a una persona o entidad se entenderá hecha, además a los dependientes o agentes de dicha persona o entidad.

8. 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.

9. Toda referencia a una persona o entidad se entenderá hecha, además a los dependientes o agentes de dicha persona o entidad.

Versión actual

ARTICULO 2 - Ambito de aplicación

1. La presente Convención se aplicará al transporte terrestre internacional de mercancías, definido en el artículo primero, entre Estados Parte.
2. Se aplicará también a las operaciones comprendidas en el transporte terrestre internacional de mercancías,* incluso las que se ejecuten dentro del territorio de un Estado Parte, siempre que el cargador haya manifestado por escrito que dichas operaciones forman parte de un proceso de transporte internacional cualesquiera que sean el domicilio y la nacionalidad de las partes.

Los contratantes podrán convenir que la Convención se aplique al transporte terrestre internacional de mercancías aún cuando éste se efectúe recorriendo el territorio de un Estado no parte.

3. La presente Convención será aplicable al transporte terrestre internacional de mercancías cuando sea realizado por instituciones, organismos o empresas de un Estado Parte.
4. La presente Convención no será aplicable al transporte realizado con arreglo a Convenios Postales Internacionales.

* Véase definición en el artículo 1, inciso 1.

Texto propuesto

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 por sí o por sus dependientes o agentes reciba la mercancía en el territorio de un Estado Parte para ser entregada en el de otro Estado Parte.
2. Se aplicará también a las operaciones comprendidas en el transporte terrestre internacional de mercancías, definido en el artículo primero, que se ejecuten dentro del territorio de un Estado Parte, siempre que el cargador haya manifestado por escrito que dichas operaciones forman parte de un proceso de transporte internacional, cualesquiera que sean el domicilio y la nacionalidad de las partes.
3. El cargador y el porteador podrán convenir que la Convención se aplique a cualquier operación de transporte terrestre internacional de mercancías definido en el artículo primero.
4. La presente Convención se aplicará también al transporte terrestre internacional de mercancías definido en el artículo primero y realizado por instituciones, organismos o empresas de un Estado Parte.
5. La presente Convención no será aplicable a operaciones de transporte que se ejecuten por vía marítima o aérea ni a las operaciones que se rijan por Convenios Postales Internacionales.

Versión actual

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.

Texto propuesto

ARTICULO 3 - Duración de la responsabilidad del porteador

1. Id.
2. Id.
3. Después que las mercancías han quedado bajo la custodia del porteador, éste emitirá, a petición del cargador, 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

Versión actual

ARTICULO 3 - Duración de la responsabilidad del porteador

(cont.)

Texto propuesto

ARTICULO 3 - Duración de la responsabilidad del porteador

(cont.)

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 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.

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

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

Versión actual

ARTICULO 3 - Duración de la responsabilidad del porteador

(cont. 2)

Texto propuesto

ARTICULO 3 - Duración de la responsabilidad del porteador

(cont. 2)

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.

Versión actual

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, si el suceso que dio lugar a la pérdida, avería o demora 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.

3. La persona facultada para reclamar por la pérdida de la mercancía podrá dar la por perdida cuando no haya sido entregada de acuerdo con lo establecido en el inciso segundo del artículo 3, dentro de ...días a contar de la expiración del plazo de entrega, de acuerdo con lo establecido en el inciso segundo del presente artículo.

4. El porteador será responsable de los hechos y omisiones de sus agentes y dependientes y de aquellos imputables a los terceros cuyos servicios utilice para realizar el transporte, cuando dichos agentes, dependientes o terceros actúen en el ejercicio de sus funciones.

Texto propuesto

ARTICULO 4 - Base de la responsabilidad del porteador

1. Id.

2. Id.

3. Id.

4. Id.

5. Toda estipulación, escrita o verbal, adolecerá de nulidad absoluta en tanto cuanto derogue o se aparte, directa o indirectamente, de las disposiciones de la presente Convención. La nulidad de tal estipulación no afectará la validez de las otras disposiciones escritas o verbales del acuerdo del cual forme parte.

Versión actual

ARTICULO 5 - Exoneración de
responsabilidad

1. El porteador no será responsable de las 1. Id. pérdidas, averías o demora en la entrega 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;
- 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.

Texto propuesto

ARTICULO 5 - Exoneración de
responsabilidad

Versión actual

ARTICULO 5 - Exoneración de
responsabilidad

(cont.)

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

3. Cuando a un hecho u omisión del porteador se agrega otra causa para producir pérdida, avería o demora en la entrega, el porteador no será responsable de la pérdida, avería o demora en la entrega que no puedan atribuirse a su hecho u omisión. En tal caso corresponderá al porteador probar la pérdida, avería o demora en la entrega que no le sean imputables.

Texto propuesto

ARTICULO 5 - Exoneración de
responsabilidad

(cont.)

2. Id.

3. Id.

Versión actual

Texto propuesto

ARTICULO 6 - Limite de la responsabilidad

ARTICULO 6 - Limite de la responsabilidad

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 se limitará a una suma equivalente a (... unidades de cuenta) por kilogramo de peso bruto de la mercancía perdida o averiada.

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 se limitará a una suma equivalente a ... unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de la mercancía perdida o averiada.

2. La responsabilidad del porteador por la demora en la entrega conforme 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.

2. Id.

3. El porteador y el cargador podrán convenir libremente que la responsabilidad tenga un límite superior al fijado en el inciso primero del presente artículo.

3. Id.

4. 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, sin perjuicio de lo estipulado en el inciso tercero del presente artículo.

4. Id.

5. La unidad de cuenta a que se refiere esta Convención es el derecho especial de giro, tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. El monto mencionado en el inciso primero de este artículo será convertido en la moneda nacional del Estado a que pertenezca el tribunal que conoce de la causa, sobre la base del valor de dicha moneda

/nacional en

Versión actual

Texto propuesto

ARTICULO 6 - Límite de la responsabilidad

ARTICULO 6 - Límite de la responsabilidad

(cont.)

(cont.)

nacional en la fecha del fallo o en la fecha convenida por las partes. El valor en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones. El valor en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

6. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del inciso quinto del presente artículo podrán en el momento de la firma, en el momento de la ratificación, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el inciso primero de este artículo que serán aplicables en su territorio se fijarán en ... unidades monetarias. La unidad monetaria a que se refiere el presente inciso corresponde a 65,5 miligramos de oro de novecientas milésimas. La conversión del monto especificado en este inciso a la moneda nacional se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.

7. El cálculo mencionado en la última frase del inciso quinto de este artículo, así como la conversión mencionada en el inciso sexto del mismo, se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la

/moneda nacional

Versión actual

Texto propuesto

ARTICULO 6 - Límite de la responsabilidad (cont. 2)

ARTICULO 6 - Límite de la responsabilidad (cont. 2)

moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real del monto mencionado en unidades de cuenta en el inciso primero del presente artículo. Los Estados comunicarán al Secretario General de las Naciones Unidas su método de cálculo de conformidad con el inciso quinto de este artículo, o bien el resultado de la conversión mencionada en el inciso sexto del mismo, según el caso, al depositar el instrumento a que hace referencia el artículo 14 de la Convención, y cada vez que se produzca un cambio en una o en otro.

Versión actual

Texto propuesto

ARTICULO 7 - Pérdida del derecho a
limitar la responsabilidad

ARTICULO 7 - Pérdida del derecho a
limitar la responsabilidad

1. El porteador no podrá invocar las disposiciones que exoneran o limitan su responsabilidad, esto es los artículos 5 y 6, si se prueba que la pérdida, avería o demora en la entrega se debieron a un hecho u omisión dolosos o de culpa que se equipare al dolo y a sabiendas de que probablemente producirían dicha pérdida, avería o demora.

1. Id.

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 o limitan su responsabilidad, esto es los artículos 5 y 6, si se prueba que la pérdida, avería o demora en la entrega se debieron a un hecho y omisión dolosos o con culpa que se equipare al dolo y a sabiendas de que probablemente producirían tales efectos.

2. Id.

Versión actual

Texto propuesto

ARTICULO 8 - Aplicación a reclamaciones
extracontractuales

ARTICULO 8 - Aplicación a reclamaciones
extracontractuales

1. Cuando la pérdida, avería o demora en la entrega derivadas del transporte regido por la presente Convención den lugar al ejercicio de una acción no relacionada con el transporte, el porteador podrá invocar las disposiciones de la presente Convención que lo exoneran de responsabilidad o que fijan o limitan la indemnización debida.

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.

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en la presente Convención serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías, así como respecto del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

2. Id.

3. Id.

Versión actual

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 días hábiles después de la entrega de la mercancía al consignatario, cuando la pérdida o avería sean manifiestas, y dentro de días hábiles desde la entrega al consignatario, si la pérdida o avería no son manifiestas.

2. Si en el momento de la entrega al consignatario el estado de la mercancía ha sido objeto de revisión o inspección conjunta de las partes, sólo se admitirá prueba en contrario del resultado de dicha revisión o inspección si la pérdida o avería no son manifiestas y siempre que el consignatario notifique al porteador por escrito dentro de días hábiles a contar de la fecha en que tuvo lugar dicha revisión o inspección conjunta.

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 días hábiles a contar del día en que la mercancía fue entregada al consignatario.

Texto propuesto

ARTICULO 9 - Aviso por escrito 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 dé aviso por escrito al porteador de la pérdida, o avería, especificando su naturaleza general, a más tardar dentro de días hábiles después de la entrega de la mercancía al consignatario, cuando la pérdida o avería sean manifiestas, y dentro de días hábiles desde la entrega al consignatario, si la pérdida o avería no son manifiestas.

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, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.

3. Id.

4. No habrá lugar al pago de indemnización por demora en la entrega a menos que se haya dado aviso por escrito del hecho al porteador dentro de días hábiles a contar del día en que la mercancía fue entregada al consignatario.

Versión actual

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

(cont.)

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.

Texto propuesto

ARTICULO 9 - Aviso por escrito de la
pérdida, avería o demora
en la entrega

(cont.)

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

Versión actual

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, según 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.

Texto propuesto

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 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. Id.

Versión actual

Texto propuesto

ARTICULO 10 - Jurisdicción

ARTICULO 10 - Jurisdicción

(cont.)

(cont.)

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.

3. Id.

Versión actual

Texto propuesto

ARTICULO 11 - Prescripción de las acciones

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. El plazo será de dos años en caso de dolo o de culpa que se equipare al dolo, según la ley del Estado en que tenga su asiento el Tribunal que deba conocer del asunto.

1. Id.

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

2. Id.

Versión actual

Texto propuesto

ARTICULO 12 - Revisión o enmienda

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.

1. Id.

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.

2. Id.

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.

3. Id.

Versión actual

Texto propuesto

ARTICULO 13 - Del depositario

ARTICULO 13 - Del depositario

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 1. El depositario de la presente Convención será el Secretario General de las Naciones Unidas.* | 1. Id. |
| 2. Las funciones del depositario serán las de estilo en el campo internacional y en particular las siguientes: | 2. Id. |
| 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 las firmas de la Convención y recibir y custodiar los instrumentos, notificaciones y comunicaciones relativos a ésta; | |
| d) examinar si una firma, un instrumento o una notificación o comunicación relativos a la Convención están en debida forma y, de ser necesario, señalar el caso a la atención del Estado de que se trate; | |

* La redacción aprobada por el Grupo de Expertos no individualizó al Secretario General de las Naciones Unidas como depositario, pero se ha agregado su mención para hacer congruente este artículo con los artículos 12 y 14.

Versión actual

Texto propuesto

ARTICULO 13 - Del depositario

ARTICULO 13 - Del depositario

(cont.)

(cont.)

- e) informar a las partes en la Convención y a los Estados facultados para llegar a serlo de los actos, notificaciones y comunicaciones relativos a la Convención;
- f) informar a los Estados facultados para llegar a ser parte en la Convención de la fecha en que se ha recibido • depositado el número de firmas o de instrumentos de ratificación o adhesión necesarios para la entrada en vigor de la Convención;
- g) registrar la Convención en la secretaría de las Naciones Unidas.

3. De surgir alguna discrepancia entre un Estado y el depositario acerca del desempeño de las funciones de éste, el depositario señalará la cuestión a la atención de los Estados signatarios y de los Estados contratantes.

3. Id.

Versión actual

Texto propuesto

ARTICULO 14 - Disposiciones finales

ARTICULO 14 - Disposiciones finales

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| <p>1. La presente Convención estará abierta a la firma de todos los Estados.....
.....
hasta el de 19....., en.....
Las reservas expresadas a la firma de la presente Convención se aceptarán sólo si son aprobadas por de las otras Partes Contratantes.</p> <p>2. La presente Convención está sujeta a ratificación. Los instrumentos respectivos se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.</p> <p>3. La presente Convención estará abierta a la adhesión de los Estados a que se refiere el inciso primero del presente artículo. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.</p> <p>4. La presente Convención entrará en vigor eldía a partir de la fecha en que.....Estados hayan depositado sus instrumentos de ratificación o adhesión. Para cada Estado que ratifique la Convención o adhiera a ella después que Estados hayan depositado sus instrumentos de ratificación o adhesión, la Convención entrará en vigor el día a partir de la fecha en que haya depositado su instrumento de ratificación o adhesión.</p> <p>5. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá denunciar la presente Convención mediante notificación al Secretario General de las Naciones Unidas. La denuncia surtirá efecto meses a contar de la fecha en que el Secretario General de las Naciones Unidas haya recibido la notificación de la denuncia.</p> | <p>1. Id.</p> <p>2. Id.</p> <p>3. Id.</p> <p>4. Id.</p> <p>5. Id.</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|

Versión actual

Texto propuesto

ARTICULO 14 - Disposiciones finales

ARTICULO 14 - Disposiciones finales

(cont.)

(cont.)

6. Ninguna disposición de la presente Convención podrá impedir la aplicación de una convención internacional suscrita bajo los auspicios de las Naciones Unidas o de cualquiera de sus organismos especializados que se refiera al contrato único de transporte terrestre de mercancías celebrado por la persona u organización que haya dispuesto este servicio y que utilice dos o más modos de transporte.

6. Id.

7. Las disposiciones de esta Convención se aplicarán a todo transporte terrestre internacional de mercancías que esté comprendido dentro del ámbito de aplicación señalado en el artículo segundo, con preferencia a cualquier norma legal o reglamentaria vigente en los Estados Parte para el contrato de transporte.

