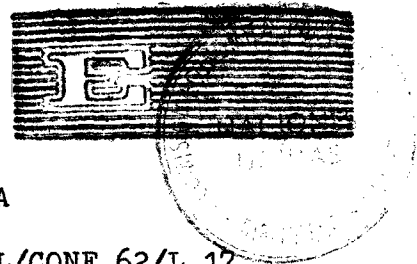


A B-5



NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



LIMITADA

ST/CEPAL/CONF.62/L.17
2 de diciembre de 1977

ORIGINAL: ESPAÑOL

C E P A L
Comisión Económica para América Latina

Reunión de Expertos para redactar un proyecto
de convención latinoamericana que establezca
condiciones uniformes sobre la responsabilidad
civil de los porteadores en el transporte
terrestre internacional.

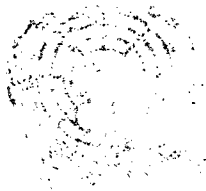
Santiago, Chile
29 de noviembre al 2 de diciembre de 1977

INFORME DEL GRUPO DE EXPERTOS SOBRE LA REUNION PARA REDACTAR UN PROYECTO
DE CONVENCION LATINOAMERICANA SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS
PORTEADORES EN EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL

celebrada en Santiago de Chile del 29 de noviembre al 2 de diciembre de 1977

SECRET
NOFORN
UNCLASSIFIED

SECRET
NOFORN
UNCLASSIFIED



SECRET
NOFORN
UNCLASSIFIED

SECRET
NOFORN
UNCLASSIFIED

SECRET
NOFORN
UNCLASSIFIED

SECRET
NOFORN
UNCLASSIFIED

SECRET
NOFORN
UNCLASSIFIED

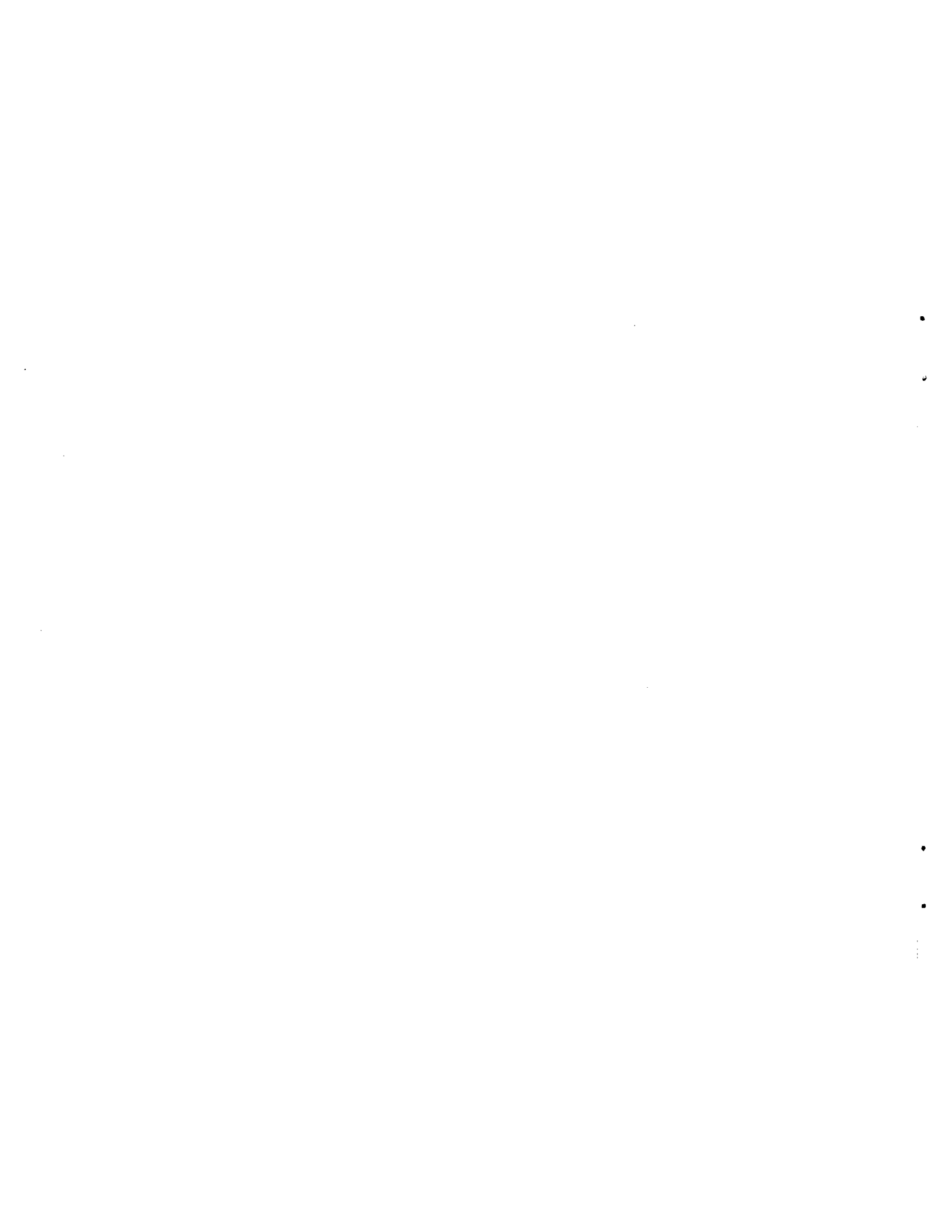
INDICE

<u>Capítulo</u>	<u>Página</u>
CARTA DE ENVIO AL SECRETARIO EJECUTIVO DE LA CEPAL	i
INFORME	1

ANEXOS

I Lista de participantes

II Proyecto revisado de Convención



Carta de envío al Secretario Ejecutivo de la CEPAL

Señor Secretario Ejecutivo:

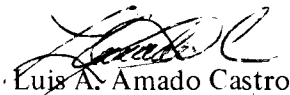
Tenemos el honor de remitirle adjunto nuestro informe con el proyecto revisado de una *Convención latinoamericana sobre responsabilidad civil de los portadores en el transporte terrestre internacional* cuya redacción usted nos encargó finalizar en cumplimiento del programa de trabajo que contempla la adopción de dicha Convención aprobado por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para la América Latina.

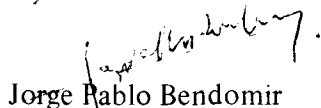
El Grupo de Expertos, por unanimidad, eligió Presidente al Sr. Julio A. Fernández Soto y Vicepresidente al Sr. Heriberto Reyes Ventura. Nuestras reuniones se celebraron en la sede de la CEPAL, en Santiago de Chile, del 29 de noviembre al 2 de diciembre de 1977. En el curso de nuestras deliberaciones hemos revisado el anteproyecto preparado por la secretaría de la CEPAL introduciendo las modificaciones que se estimaron procedentes.

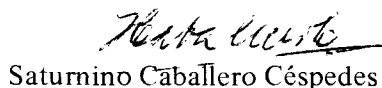
Los miembros del Grupo de Expertos actuaron a título personal. También asistieron a las reuniones representantes de los siguientes organismos internacionales de la región: Organización de Estados Americanos (OEA), Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC), Asociación Latino Americana de Ferrocarriles (ALAF), Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) y Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carretera (ALATAC), cuya experiencia contribuyó al éxito de nuestro trabajo.


Deseamos hacer constar nuestra gratitud por la valiosa y eficaz asistencia que nos ha proporcionado la secretaría a lo largo de nuestras reuniones.

Le saludan muy atentamente.


Luis A. Amado Castro

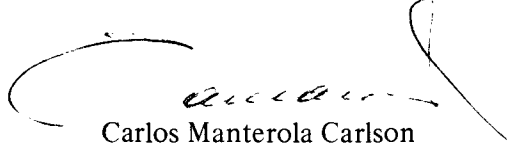

Jorge Rablo Bedomir


Saturnino Cabañero Céspedes


Juan Carlos Delgado Echagüe

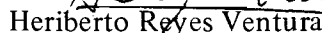

Julio A. Fernández Soto


Edmundo Velasco

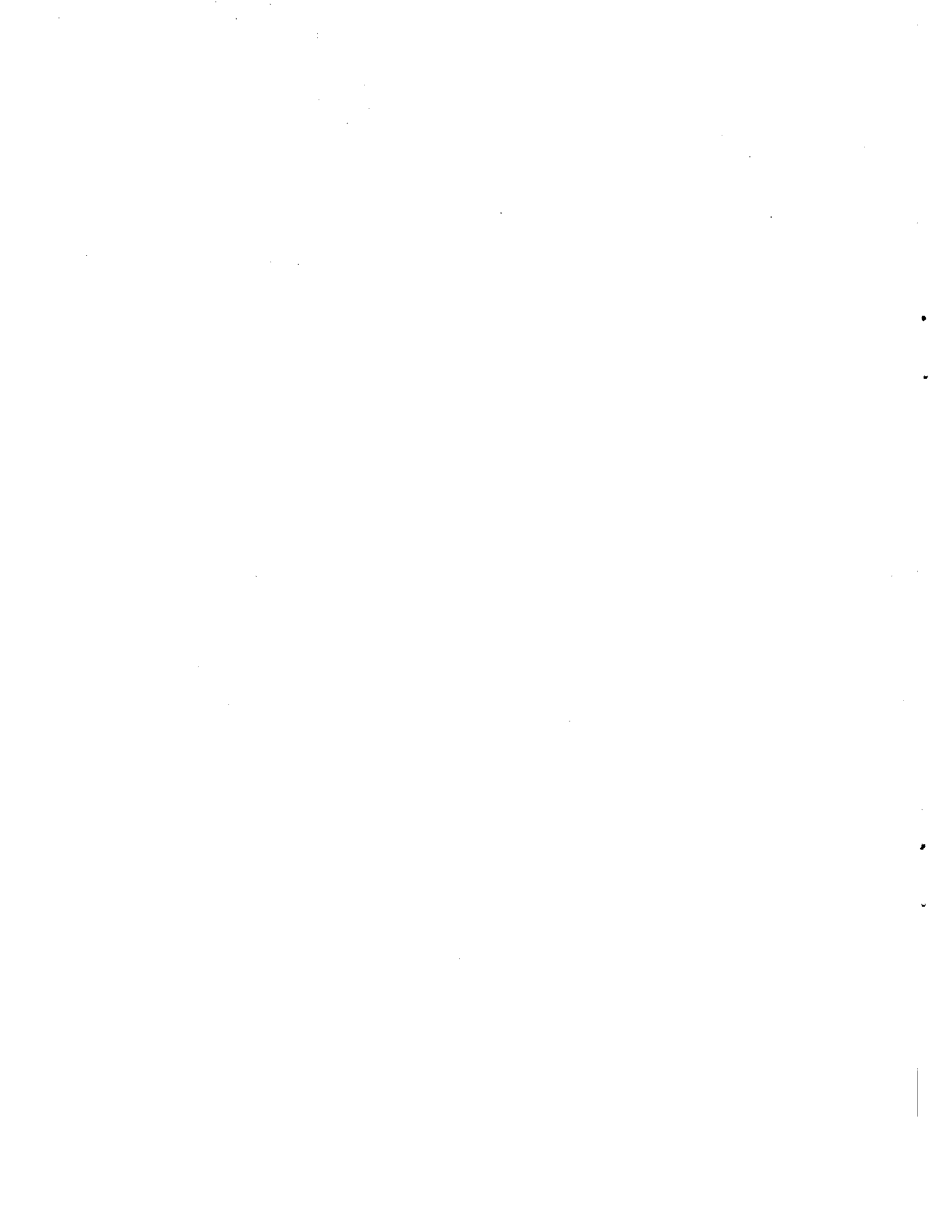

Carlos Manterola Carlson


Alejandro José Nácere Fernández


Mario Palmeira Ramos da Costa


Heriberto Reyes Ventura


Guillermo Vargas Ayala

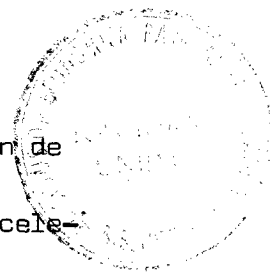


INFORME

1. A través de la presentación de los antecedentes de la Convención por parte de la secretaría y de las intervenciones habidas en el curso de la reunión, el Grupo de Expertos ha podido comprobar que la necesidad de contar con normas latinoamericanas comunes en materia de responsabilidad civil de los portadores en el transporte terrestre internacional responde a los requerimientos formulados en diferentes foros gubernamentales y empresariales de la región.

2. La sexta Reunión de Ministros de Obras Públicas y de Transporte de los Países del Cono Sur, celebrada en Asunción en noviembre de 1975, solicitó a la secretaría de la CEPAL el estudio de diversos aspectos relacionados con el establecimiento de una convención de transporte multimodal en el área geográfica de los países del Cono Sur. En la reunión siguiente, celebrada en noviembre de 1976, los Ministros después de analizar las proposiciones formuladas por la CEPAL para desarrollar los instrumentos de apoyo institucional al transporte multimodal, pidieron a ésta que diera preferencia al examen de la legislación existente sobre la responsabilidad civil de los portadores. Recientemente, la octava Reunión de Ministros en Mar del Plata, en noviembre de 1977, ha apoyado los trabajos emprendidos por la CEPAL para la adopción de una Convención latinoamericana sobre responsabilidad civil de los portadores en el transporte terrestre internacional.



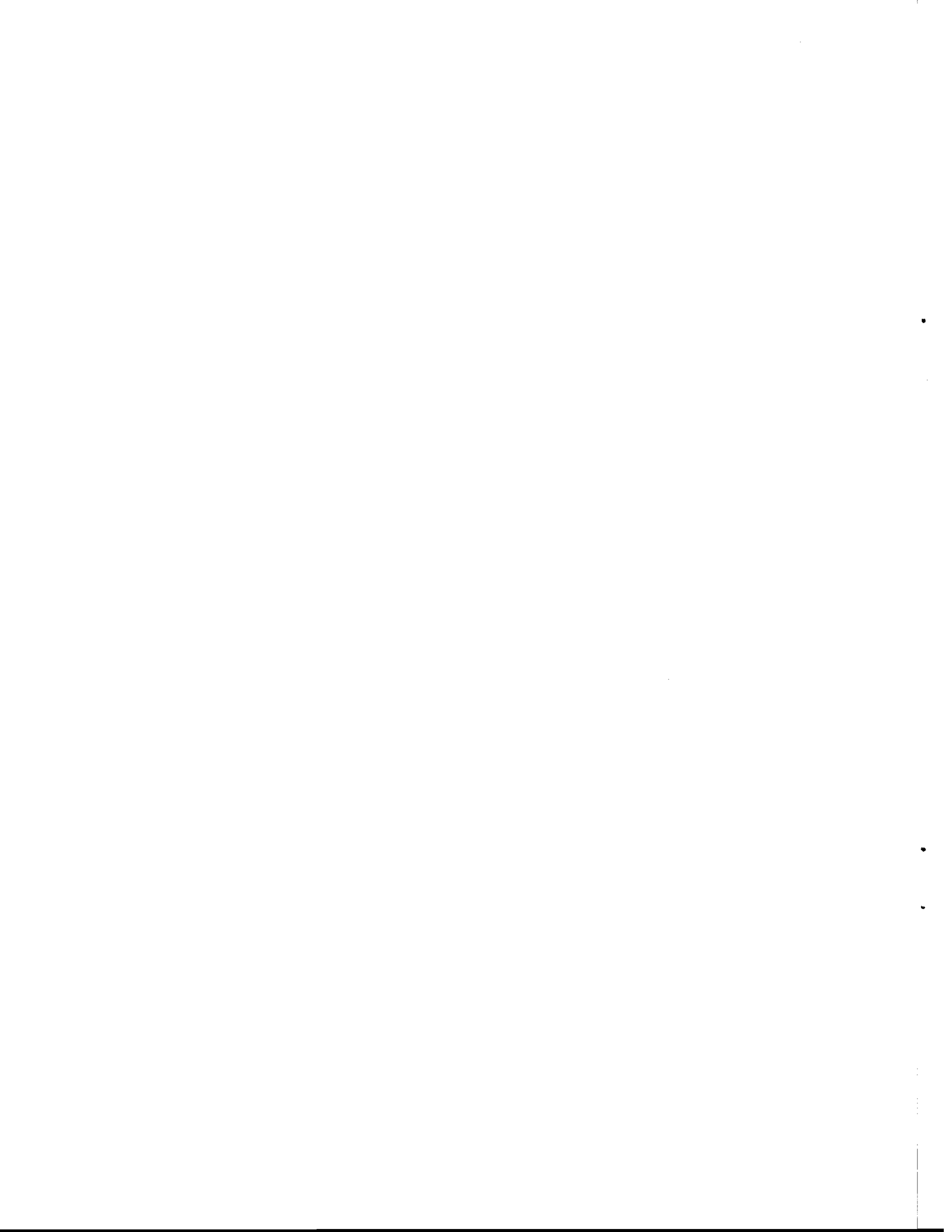


3. La Segunda Reunión Latinoamericana Preparatoria de la Convención de Transporte Multimodal Internacional, auspiciada por el SELA, que se celebró en Buenos Aires en diciembre de 1976, destacó la conveniencia que en la preparación de la Convención se considerara su ampliación a toda América Latina.
4. Por su parte, la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) en sus XIII y XIV asambleas, de 1976 y 1977 respectivamente, ha destacado la importancia de contar con normas regionales comunes de responsabilidad civil en el transporte terrestre internacional y especialmente el que se contemple la responsabilidad de las empresas portuarias sobre la cual hasta ahora no hay ninguna convención internacional.
5. La Secretaría de la CEPAL puso estos antecedentes en conocimiento de todos los Estados miembros de la Comisión durante el décimoséptimo período de sesiones celebrado en marzo de 1977 en Ciudad de Guatemala y en vista del beneficio que tendría un acuerdo regional sobre la materia, los representantes de los Gobiernos miembros aprobaron el programa de trabajo tendiente al establecimiento de normas uniformes de responsabilidad civil de los porteadores en el transporte terrestre internacional para toda América Latina.
6. La Comisión Asesora de Transporte de la ALALC (CAT) en su VIII Reunión acordó instar a los países miembros a participar activamente en los trabajos de preparación y estudios que está llevando a cabo la CEPAL para adoptar una convención latinoamericana que establezca condiciones uniformes sobre la responsabilidad civil de los porteadores en el transporte terrestre internacional.



7. Finalmente, la Asociación Latino Americana de Ferrocarriles (ALAF) en su XIII Asamblea General Ordinaria, realizada en Quito en octubre de 1977, considerando que la falta de un régimen institucional común de responsabilidad civil en el transporte terrestre internacional entre los países de la región afecta negativamente a los servicios ferroviarios internacionales, resolvió agradecer a los países miembros de la CEPAL la iniciativa de propiciar una convención sobre la materia y acordó sumar su apoyo a la tarea de la secretaría de la CEPAL.

8. El Grupo de Expertos, considerando la falta de infraestructura institucional en el transporte terrestre internacional entre los países de América Latina, coincide con la idea expresada en los distintos foros antes mencionados respecto de dar prioridad al estudio de las normas comunes de responsabilidad civil de los porteadores y en el análisis del anteproyecto preparado por la secretaría estimó conveniente incluir sólo aquellas materias indispensables para su adecuada aplicación, sin perjuicio que la región en etapas posteriores considere el estudio y adopción de normas sobre otras materias que complementen el marco institucional, tales como: las condiciones del contrato de transporte, la habilitación de las empresas de transporte terrestre internacional, la documentación que ampara el transporte, la responsabilidad por daños a terceros, etc.



9. Teniendo en cuenta las ventajas apreciables que pueden derivarse de la uniformidad de las normas de responsabilidad civil en los diferentes medios de transporte, el Grupo de Expertos considera muy apropiada la definición de transporte terrestre internacional y el campo de aplicación contemplados en el proyecto de Convención y estima que la región está en inmejorables condiciones para lograr la mayor uniformidad en la materia incluyendo la interrelación con el transporte marítimo, si se tiene en cuenta para los efectos de la Convención propuesta lo que se apruebe en la Conferencia de Plenipotenciarios sobre el Convenio de Transporte Marítimo de Mercancías (nuevas Reglas de La Haya) a celebrarse en Hamburgo en marzo de 1978.

10. La conveniencia y los objetivos de la Convención deben interpretarse desde el punto de vista de los diferentes grupos que tienen intereses en el transporte terrestre internacional. Los cargadores están interesados en que su mercancía llegue íntegra a su destino, sin averías, en tiempo oportuno y al menor costo posible. En el caso de pérdidas, los cargadores desean que éstas sean compensadas en su totalidad, rápidamente y con el mínimo posible de trámites. Los aseguradores de la carga están interesados en disminuir su incertidumbre sobre los riesgos que deban cubrir y en delimitar las responsabilidades de los actores que intervienen durante el proceso de transporte mientras dure la cobertura que proporcionan. En cambio, los porteadores, incluyendo los puertos, desean que haya consenso amplio sobre el grado de cuidado y diligencia que se espera de ellos, y que estas normas estén claramente establecidas. Sólo de este modo podrán evitar malentendidos con



los aseguradores de la carga y con sus clientes. A su vez, muchos porteadores desean contratar un seguro que cubra su responsabilidad civil y para estos efectos, como se ha visto en todo el mundo, es conveniente conocer el monto máximo del riesgo para que éste sea asegurable.

11. En la actualidad, la responsabilidad civil del porteador por la pérdida de la mercancía, por los daños que sufra o por las demoras en la entrega, se rige por los Códigos de Comercio de los respectivos países, en **algunos casos** complementados por las leyes de administración de los puertos y de los ferrocarriles. Como cada país latinoamericano tiene su propio código de comercio, hay una multiplicidad de normas acerca de los cuidados que deben tener los porteadores con las mercancías transportadas, sin descontar la divergencia que ya existe entre la legislación de los diferentes medios de transporte en algunos países.

12. Por otra parte, los ordenamientos jurídicos nacionales contienen disposiciones para regular el transporte terrestre dentro de cada país, sin considerar las particularidades del transporte terrestre internacional. En el transporte terrestre nacional raras veces existen exigencias para asegurar las mercancías y ello no es una práctica corriente en los países latinoamericanos, por lo que es preciso que las indemnizaciones por pérdida, daños o demoras provengan directamente del transportista. Esto explica por qué, a nivel nacional, generalmente la responsabilidad civil del porteador no tiene límite y la norma de cuidado está destinada únicamente a proteger los intereses del cargador y compensarlo por las pérdidas.



13. En cambio, en el transporte terrestre internacional existen disposiciones, usos y costumbres que aconsejan al cargador asegurar su carga y la recuperación en caso de pérdidas o daños se hace con cargo a las pólizas de seguro contratadas. De esta manera el cargador no depende del porteador para recuperar el valor de la mercancía perdida o dañada, sino que se entiende directamente con su propio asegurador de la carga.

14. No obstante, una vez que el asegurador de la carga ha compensado al cargador el valor del siniestro, se dirigirá al porteador bajo cuya custodia se produjo la pérdida o avería para recuperar de él el monto pagado al cargador. Si lo que ocasionó la pérdida o avería no está contemplado como causal de exoneración de responsabilidad, la cuantía de lo recuperable dependerá de los límites que se hayan establecido en la convención en estudio. Si éstos son altos, como en el caso de la Convención Relativa al Contrato de Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera (CMR) y de la Convención Internacional Relativa al Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM), el asegurador de la carga casi siempre recuperará la totalidad de la indemnización pagada al cargador, ya sea directamente del porteador o de la empresa que aseguró la responsabilidad civil de éste. En cambio, si los límites son bajos, como es todavía el caso en el transporte marítimo, el asegurador de la carga logrará sólo un reembolso parcial.

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

The first part of the document is a preface, which is written in a very simple and direct style. It explains the purpose of the document and the reasons for its publication. The preface is followed by a list of the contents, which is also written in a simple and direct style. The list of contents is followed by the main body of the document, which is divided into several sections. Each section is written in a simple and direct style, and is followed by a list of references. The document concludes with a final section, which is also written in a simple and direct style.

The document is written in a very simple and direct style, and is easy to read. It is a good example of how to write a technical document. The document is divided into several sections, and each section is written in a simple and direct style. The document is followed by a list of references, which is also written in a simple and direct style. The document concludes with a final section, which is also written in a simple and direct style.

The document is written in a very simple and direct style, and is easy to read. It is a good example of how to write a technical document. The document is divided into several sections, and each section is written in a simple and direct style. The document is followed by a list of references, which is also written in a simple and direct style. The document concludes with a final section, which is also written in a simple and direct style.

favor de un límite alto como en los que justificarían uno bajo. Por lo tanto, sugiere que, para facilitar las negociaciones de los plenipotenciarios, que 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;
- b) El límite que establezca la Conferencia Internacional de Plenipotenciarios sobre el Convenio de Transporte Marítimo de Mercancías (ONU, 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 riesgo, 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 entasarían.



16. El Grupo de Expertos desea dejar establecido que el presente proyecto de convención no impide que se haga responsable al porteador por perjuicios que no sean los originados por la pérdida o daños a la mercancía o por demoras en la entrega. Podrían surgir otros casos de responsabilidad, por ejemplo, respecto de las normas del derecho interno de los países que limitan el peso de los vehículos o respecto de daños ocasionados a terceros.

17. La adopción de normas proyectadas beneficiaría de manera directa los países de la región. Ante todo, al adoptarse estas normas internacionales, las empresas de transporte de los diversos países podrían planificar la incorporación de instalaciones y equipos que les permitan cumplir con estas normas. Debido a la uniformidad de las normas, el cargador y el porteador podrían reducir sus costos por concepto de seguros, embalaje y fletes. Al disminuir los casos de incertidumbre en cuanto a la delimitación de responsabilidad entre el cargador y el porteador y proporcionar los mecanismos para su aplicación, los aseguradores podrían aumentar sus posibilidades de recuperación de las indemnizaciones pagadas y reducir el costo de las primas. Finalmente, el conjunto de efectos tendría una positiva repercusión en la facilitación del transporte internacional de mercancías.

The Commission has also been informed that the
 respondents have been advised that the Commission
 is not a court of law and does not have the power
 to award damages or to order the respondents to
 pay costs. The respondents have been advised that
 the Commission's role is to investigate and
 report on the conduct of the respondents and
 to recommend appropriate disciplinary action.

The Commission has also been informed that the
 respondents have been advised that the Commission
 is not a court of law and does not have the power
 to award damages or to order the respondents to
 pay costs. The respondents have been advised that
 the Commission's role is to investigate and
 report on the conduct of the respondents and
 to recommend appropriate disciplinary action.

The Commission has also been informed that the
 respondents have been advised that the Commission
 is not a court of law and does not have the power
 to award damages or to order the respondents to
 pay costs. The respondents have been advised that
 the Commission's role is to investigate and
 report on the conduct of the respondents and
 to recommend appropriate disciplinary action.

The Commission has also been informed that the
 respondents have been advised that the Commission
 is not a court of law and does not have the power
 to award damages or to order the respondents to
 pay costs. The respondents have been advised that
 the Commission's role is to investigate and
 report on the conduct of the respondents and
 to recommend appropriate disciplinary action.

Continued

Anexo I

LISTA DE PARTICIPANTES

1. Expertos

Señor Luis A. Amado Castro
Jefe de la Unidad de Asuntos Internacionales
Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
México, D.F., México

Señor Jorge Pablo Bendomir
Grupo de Transporte Multimodal
Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas
Av. 9 de Julio 1925, 3er. piso
Buenos Aires, Argentina

Señor Saturnino Caballero Céspedes
Director de la Oficina de Asesoría Legal
Dirección General de Transporte Terrestre
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Av. 28 de Julio 800
Lima, Perú

Señor Juan Carlos Delgadillo Echagüe
Director General de Transporte por Carretera
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
Oliva y Alberdi
Asunción, Paraguay

Señor Julio A. Fernández Soto
Jefe de Gabinete del señor Ministro
y Jefe de la Oficina de Asuntos Internacionales
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Bombero Salas 1390
Santiago, Chile

Señor Carlos Manterola Carlson
Administrador del Puerto de Arica
Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI)
Máximo Lira 389
Arica, Chile

Señor Alejandro José Nácere Fernández
Asesor Letrado Jefe
Dirección Nacional de Transporte
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Mercedes 1041, 1er. piso
Montevideo, Uruguay

/Señor Mario

Señor Mario Palmeira Ramos da Costa
Instituto de Resseguros do Brasil
Av. Marechal Camara 171
Río de Janeiro, Brasil

Señor Heriberto Reyes Ventura
Gerente General
Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA)
Torre Roble, Boulevard Los Héroes
San Salvador, El Salvador

Señor Guillermo Vargas Ayala
Jefe de la Oficina Jurídica
Instituto Nacional del Transporte
Ministerio de Obras Públicas y Transporte
CAN, 6º piso
Bogotá, Colombia

Señor Edmundo Velasco
Asesor Legal
Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros (AADAA)
El Alto
La Paz, Bolivia

2. Asesores

Señor Lorenzo de la Maza
Asesor Jurídico
CEPAL
Casilla 179-D
Santiago, Chile

Señor Santos Goñi Marengo
Secretario
Embajada Argentina en Chile
Miraflores 285
Santiago, Chile

Señor Adyr Pecego Messina
Asesor de la Presidencia
Instituto de Resseguros do Brasil
Av. Marechal Camara 171
Río de Janeiro, Brasil

Señor Jaime Ríos Gómez-Lobo
Superintendencia de Cías. de Seguros, Sociedades
Anónimas y Bolsas de Comercio
Alameda 874, 6º piso
Santiago, Chile

Señor Sergio Sánchez Naranjo
Ingeniero Asesor
Oficina de Asuntos Internacionales
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Amunátegui 139
Santiago, Chile

3. Representantes de organismos regionales

OEA (Organización de los Estados Americanos):

Señor Tomás Sepúlveda Whittle
Consultor Regional
Programa de Transporte OEA/CEPAL
Casilla 179-D
Santiago, Chile

JUNAC (Junta del Acuerdo de Cartagena):

Señor Alfonso López Araujo
Junta del Acuerdo de Cartagena
Casilla 3237
Lima, Perú

ALAF (Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles):

Señor Emiliano Flouret
General (R)
Secretario General de ALAF
Florida 783, 1er. piso
Buenos Aires, Argentina

Señor Homero Marinari
Encargado de la Cámara de Compensación de ALAF
Florida 783, 1er. piso
Buenos Aires, Argentina

ALAMAR (Asociación Latinoamericana de Armadores):

Señor Enrique Olsen
Vicepresidente Ejecutivo de ALAMAR
Río Negro 1394, Of. 502
Montevideo, Uruguay

Señor Rubén Luzzi Villanueva
Capitán de la Marina Mercante
Director de la Asociación de Armadores
Asociación Nacional de Armadores de Chile
Blanco 895
Valparaíso, Chile

ALATAC (Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carretera):

Señor Juan Aurelio Soto
Secretario Administrativo de ALATAC
Belgrano 1870
Buenos Aires, Argentina

Señor Elio Carlos Cipolatti
Asesor Jurídico de ALATAC
Belgrano 1870, 5º piso
Buenos Aires, Argentina

Anexo II

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

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 transporta por vía terrestre, manipula o almacena mercancías, a título oneroso, cuando dichas operaciones formen parte del traslado de aquellas desde el territorio de un Estado al de otro.
2. Se entiende por "mercancía" 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.
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.
7. Se entiende por "consignatario" la persona facultada para recibir la mercancía.
8. Toda referencia a una persona o entidad se entenderá hecha, además a los dependientes o agentes de dicha persona o entidad.

ARTICULO 2 - Alcance 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.

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.

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 a un porteador diligente, teniendo presentes las circunstancias del caso.
3. La persona facultada para reclamar por la pérdida de la mercancía podrá darla por perdida cuando no haya sido entregada de acuerdo con lo establecido en el inciso segundo del artículo 3, dentro de 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.

ARTICULO 5 - Exoneración de responsabilidad

1. El porteador no será responsable de las pérdidas, averías o demoras en la entrega de la mercancía 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.

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.

ARTICULO 6 - Límite 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.
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.
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.
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.

/ARTICULO 7

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.

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 u omisión dolosos o con culpa que se equipare al dolo y a sabiendas de que probablemente producirían tales efectos.

ARTICULO 8 - Aplicación a acciones no relacionadas con el contrato de transporte

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.

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 para el pago de indemnización por demora en la entrega a menos que se haya notificado por escrito al porteador dentro de días hábiles a contar del día en que la mercancía fue entregada al consignatario.
5. Si la mercancía ha sido entregada por un dependiente o agente del porteador, las notificaciones hechas a éstos con arreglo al presente artículo tendrán los mismos efectos que si se hubiesen hecho al porteador.

ARTICULO 10 - Jurisdicción

1. Las acciones relacionadas con el transporte 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.

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

ARTICULO 11 - Prescripción de las acciones

1. Las acciones relacionadas con el transporte terrestre internacional de mercancías, realizado con arreglo a la presente convención, prescribirán en un año, contado desde que la respectiva obligación se haya hecho exigible. 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.

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

EL SEÑOR

ARTICULO 12 - Revisión o enmienda

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

/ARTICULO 13

ARTICULO 13 - Funciones del depositario

1. Las funciones del depositario serán las de estilo en el campo internacional y en particular las siguientes:

- a) custodiar el texto original de la Convención y los plenos poderes que se le hayan remitido;
- b) extender copias certificadas conformes del texto original y preparar todos los demás textos de la Convención en otros idiomas que pueden requerirse en virtud de la Convención y transmitirlos a las partes y a los Estados señalados en el inciso primero del artículo 14;
- c) recibir 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;
- 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 o 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.

2. 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.

ARTÍCULO 14 - Disposiciones finales

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.
2. La presente Convención está sujeta a ratificación. Los instrumentos respectivos se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.
3. La presente Convención estará abierta a la adhesión de los Estados a que se refiere el inciso 1 del presente artículo. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.
4. La presente Convención entrará en vigor el día 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.
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.
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 de mercancías celebrado por la persona u organización que haya dispuesto este servicio y que utilice dos o más modos de transporte.

