

NACIONES UNIDAS

CONSEJO  
ECONOMICO  
Y SOCIAL



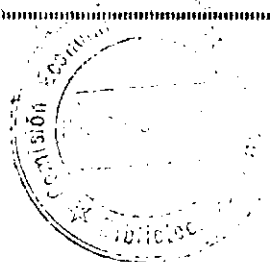
LIMITADO

E/CEPAL/L.111

17 de septiembre de 1974

ORIGINAL: ESPAÑOL/INGLES

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA



ASPECTOS INSTITUCIONALES DEL TRANSPORTE  
INTERMODAL INTERNACIONAL

Contribuciones de expertos latinoamericanos

Este documento fue preparado para la reunión de los Gobiernos latinoamericanos sobre transporte intermodal internacional (Mar del Plata, Argentina, del 20 al 30 de octubre, 1974).

74-10-2211



## INTRODUCCION

El presente documento es una recopilación de artículos sobre distintos aspectos del transporte intermodal internacional: el documento de transporte combinado, los aspectos aduaneros y jurisdiccionales y el conflicto de leyes. Se complementa con un documento sobre los aspectos relativos a la responsabilidad y a los seguros en el transporte intermodal internacional 1/.

Los artículos que aparecen en estos dos volúmenes son el resultado de dos iniciativas. Primero, la Secretaría de la Comisión Económica para América Latina solicitó a diversos expertos latinoamericanos en derecho comercial y del transporte que preparasen breves trabajos sobre problemas técnicos y jurídicos concretos relacionados con el transporte intermodal internacional. Segundo, el Grupo Latinoamericano de Ginebra convocó a una reunión de especialistas en los distintos campos relacionados con el comercio internacional con el objeto de redactar proyectos de artículos para una convención sobre transporte intermodal internacional, a fin de que los gobiernos latinoamericanos pudiesen contar con puntos de referencia para el análisis de los problemas y las posibilidades de alcance y fondo de una convención de esta naturaleza 2/.

En el presente volumen se presentan tres contribuciones. La primera se refiere a "La prevención de conflictos de leyes, jurisdicción aplicable y la solución de litigios relacionados con el transporte intermodal internacional", de Jorge Enrique Martorell. El segundo se refiere al "Documento de transporte combinado", de Alfonso Ansietta Núñez. El tercero versa sobre "Aspectos aduaneros de transporte intermodal internacional", de Sergio de la Rosa V. y René Peña C. Todos los trabajos exponen una argumentación general sobre la forma en que los gobiernos latinoamericanos podrían abordar el problema examinado, y presenta a continuación proyectos de artículos sobre la materia.

---

1/ Comisión Económica para América Latina, Aspectos institucionales del transporte intermodal internacional: Responsabilidad y Seguro, E/CEPAL/L.112, Santiago, 17 septiembre 1974.

2/ La reunión de especialistas se realizó en Santiago de Chile, del 22 de julio al 9 de agosto de 1974.



I: LA PREVENCIÓN DE CONFLICTOS DE LEYES, JURISDICCIÓN APLICABLE, Y  
LA SOLUCIÓN DE LITIGIOS RELACIONADOS CON EL TRANSPORTE INTERMODAL INTER-  
NACIONAL

por Jorge Enrique Martorell

1. Mecanismos de prevención de conflictos de leyes
- a) Aplicación de las leyes nacionales

Mientras no exista un Convenio sobre el transporte intermodal internacional, las legislaciones nacionales se aplican:

- i) En todas las cuestiones no previstas en el contrato de transporte y sus accesorios (cesiones bancarias, negociación del título de transporte, seguros, etc.) convenidos entre las partes.
- ii) En las cuestiones previstas en dichos contratos, pero convenidas en forma contraria a la considerada como de orden público nacional inderogable por la ley local, que, en consecuencia, las declara nula y sin valor, y aplica sus propias normas.

La simple enunciación de las cuestiones que son más frecuente motivo de controversia entre las partes demuestra que el campo de autonomía contractual es muy limitado, y correlativamente, amplísimo el de la Ley:

I. Reclamos contra el OTC y/o transportistas:

- Pérdida o extravío total o parcial de la carga.
- Averías
- Retardo
- Incumplimiento de instrucciones impartidas por el cargador, destinatario o cesionario, sobre recorrido, medio de transporte a utilizar, negociación del título de la carga, etc.

II. Reclamos del OTC o/y transportistas contra el cargador, destinatario o cesionario:

- Incumplimiento de la puesta a la carga en el tiempo y condiciones convenidos.
- Pago del flete y demás gastos del transporte

- Daños a otras cargas por fallas del container imputables al cargador, o por naturaleza de la carga (vicio propio).
- Negativa injustificada a la recepción en destino o atraso en la misma, gastos de depósito o/y estadías o/y manipuleo extra.
- Inconvenientes debidos a deficiencias en la documentación de la carga.

Sobre la mayoría de estos puntos las legislaciones nacionales difieren grandemente, de modo que para una misma operación de transporte internacional, pueden consagrar soluciones diferentes y eventualmente contradictorias, las leyes vigentes en cada uno de estos territorios: \*

- Del lugar de celebración del contrato
- Del lugar de las operaciones previas a la carga y donde se inicia el transporte
- De un país de tránsito, donde se produce un hecho generador de responsabilidad para las partes.
- Del lugar de entrega de la carga, o donde ella debió ser entregada.
- Del lugar pactado para el pago del flete y gastos

Además, aún dentro del territorio de un mismo país pueden presentarse factores adicionales de incertidumbre sobre su propia ley aplicable, debido a:

1. Que generalmente no se ha legislado aún sobre transporte intermodal, subsistiendo normas diversas según se trate de transporte terrestre con variantes eventuales entre transporte caminero, ferroviario y lacustre y/p fluvial de cabotaje, generalmente asimilados al terrestre-marítimo o aéreo.
2. A la organización Confederal o federativa del país, que puede permitir legislaciones estatales autónomas susceptibles de producir también conflictos de leyes.

---

\* La única opción de elección de tribunal que puede considerarse excesiva a favor del demandante es la que resultaría de interponer acción judicial ante la jurisdicción de su propio domicilio o establecimiento principal, cuando no coinciden con alguno de los lugares incluidos en las otras alternativas reconocidas.

El principio básico para determinar la competencia territorial judicial - arbitral- es el lugar del domicilio del demandado, de acuerdo con la máxima romana "actor sequitur forum rei" (el actor sigue el fuero del demandado). Siendo esta la regla, las demás opciones son en principio excepciones, que no pueden ser extendidas en demasía.

Los OTC frecuentemente prestarán sus servicios a expedidores ocasionales o en tránsito, con domicilios en lugares completamente fuera del radio de actuación de la empresa transportadora. Así, por ejemplo, resultaría inadmisibles que un OTC establecido en una línea entre Norte y Sudamérica, si recibe una carga ocasional de un expedidor domiciliado en Asia o Africa, debiera en caso de litigio acudir a esos lugares para defender un pleito contra él. En cambio, es razonable para todas las partes radicar una actuación judicial dentro del ámbito geográfico donde se realizó la operación de transporte, donde al menos para ella ambas han concurrido. Además, siempre existirá el principio general antes aludido, del fuero del domicilio del demandado.

Señalo en concordancia que no existe el precedente de ninguna Convención Internacional, ni tampoco ley de derecho interno, que confiera al demandante esta facultad de optar por el tribunal de su propio domicilio, aunque no sea ni el del demandado, ni el lugar de ejecución ni de celebración del contrato.

---

/Por lo

Por lo tanto, cuando se plantea una controversia entre las partes en un contrato de transporte intermodal internacional, mientras no exista en vigencia una Convención específica con fuerza de ley uniforme, resulta imprescindible la previa indagación sobre cual es la ley nacional aplicable, que debe regir la cuestión litigiosa.

b) Caracterización del concepto "conflicto de leyes".

Debe aclararse que esa búsqueda de la ley aplicable no constituye por sí misma un "conflicto de leyes" si concluye en la elección de una norma única no cuestionada. El concepto se configura cuando dos o más leyes locales se consideran simultáneamente vigentes para resolver la misma relación, y lo hacen con contenidos divergentes o contradictorios.

Es también necesario destacar que la determinación de la jurisdicción judicial competente no implica necesariamente la aplicación al caso de la ley del país donde se encuentra situado el tribunal ("lex fori"), pues ella puede contener una norma de derecho internacional privado que haga regir la cuestión por la ley de otro país; así, por ejemplo, un tribunal argentino, aplicando la ley nacional que establece que las formas del contrato y la capacidad de las partes se rige por la ley del lugar de celebración, deberá aplicar la ley extranjera cuando se cuestione esas materias respecto de un contrato celebrado fuera del país.

El conflicto de leyes que es necesario solucionar por la vía de Convenio internacional, porque actualmente carece de solución práctica, tiene su origen en normas locales que buscan ampliar el ámbito de aplicación de las leyes nacionales más allá de los límites generalmente admitidos por los demás. Así, si un Código nacional establece que será aplicable a todos los contratos de transporte celebrados en su territorio, aún cuando deban cumplirse fuera del mismo, y la ley vigente en el país de destino establece que ella será aplicable por ser la del lugar de ejecución, un transporte intermodal entre ambas naciones quedará regido por las dos leyes simultánea-

/mente; los



mente; los tribunales de cada país aplicarán sus respectivas legislaciones, y si se entablan juicios en ambos, las sentencias de uno no podrán ser cumplidas o ejecutadas en el territorio del otro.

Las consecuencias de tales conflictos pueden sintetizarse en:

- Previamente a su producción, incertidumbre sobre los derechos y obligaciones de las partes, y consiguiente dificultad de previsión de los riesgos empresarios y de su adecuada cobertura por seguros
- Concretado el mismo, la parte más débil en la relación contractual, o a quien resulte antieconómico llevarlo hasta sus últimas consecuencias, deberá resignarse a la indebida pérdida de derechos

Los mecanismos de prevención son:

- 1) La celebración de un Convenio como el que se proyecta, que ratificado con fuerza de ley interna por cada país signatario o adherido, sustituya las actuales múltiples leyes vigentes por una única norma común aplicable al transporte intermodal internacional.
  - 2) En defecto del mismo, o para las cuestiones no resueltas expresamente en ella, adopción de normas de derecho internacional privado que determinen la elección de una ley única para cada punto controvertido.
- c) Contenido de la convención y estrategia de los países en desarrollo.

Para la necesaria eficacia como mecanismo de este tipo, se requiere que el convenio contenga provisiones expresas sobre los motivos de controversia más frecuentes, y que se ha sintetizado anteriormente.

Como contrapartida de la necesaria eficiencia técnica de la Convención proyectada como legislación internacional uniforme de los derechos y obligaciones de las partes en el transporte intermodal, se requiere movilizar toda la capacidad negociadora de los países en vías de desarrollo a fin de evitar la adopción de normas que en lugar de establecer un justo equilibrio, tutelén

/en demasía

en demasía los intereses de los OTC y transportadores utilizados, que en el estado actual y futuro inmediato previsible de esta actividad, serán en su mayoría nacionales de países desarrollados.

Obviamente, no debe simplificarse indebidamente el problema, limitándolo a una polarización de intereses entre cargadores y operadores de transporte intermodal, en la cual la estrategia de los países en desarrollo consistiría en la defensa de los primeros, y la de los desarrollados, en la tutela de los segundos.

Ni los cargadores serán siempre nacionales, de nuestros países, ya que numerosas empresas multinacionales e industrias locales de avanzada utilizarán esta tecnología, ni debe desalentarse el ingreso de nuestras empresas a la actividad de operador. Si los países en vías de desarrollo hacen en esta materia el mismo esfuerzo que deben hacer - y en parte han hecho ya en la creación de flotas de transporte aéreo, marítimo, ferroviario y caminero, las normas discriminatorias para los OTC constituirán un obstáculo más.

Dado que el tratamiento de fondo de la mayoría de estos aspectos corresponde a otros puntos del temario del documento TD/E/AC.15/L.6, me limito a plantear esta observación para su aplicación a nuestro tema.

d) Normas para la elección de una ley supletoria única

A fin de no incurrir en un innecesario reglamentari la Convención podrá en ciertos supuestos, remitirse a la ley nacional que indicará; así, por ejemplo, el Artículo 16 apartado 5 de la CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE (C.M.R.), celebrada en Ginebra el 19 de mayo de 1956 (Doc. E/ECE/253, E/ECE/TRANS/489), dispone que cuando el transportador debe efectuar la venta de las mercaderías, procederá de la manera determinada por la ley o los usos del lugar donde se encuentra esa mercadería.

Pero dada la enorme multiplicidad de situaciones que pueden presentarse en esta actividad, es aconsejable incluir en el Convenio una cláusula

/general para

general para todos los casos no previstos expresamente en el mismo, estableciendo las normas de derecho internacional privado que individualizarán a las respectivas leyes nacionales subsidiarias o supletorias aplicables.

Los sistemas existentes para determinar esa ley nacional que deberá regir a los casos no expresamente previstos en la Convención, pueden sintetizarse así:

1. El francés, de la ley de celebración del contrato ("lex loci celebrationis"), seguido por Italia, Bélgica, Portugal y Estados Unidos de Norteamérica, aunque éste último país bajo reserva de una amplia serie de reglas nacionales consideradas de orden público.
2. El sistema alemán, de la ley del lugar de ejecución ("lex loci executionis" seguido por los Países Bajos, Grecia, Argentina, Brasil y Chile.
3. El de la nacionalidad de la empresa transportadora ("Ley del pabellón"), que es el sistema inglés.

Ninguno de estos sistemas puede ofrecer una solución integral a los múltiples problemas que presenta el transporte internacional, y por ello se les ha formulado serias y válidas observaciones.

La "lex loci celebrationis" frecuentemente no es la del domicilio del cargador o pasajero ni la del transportador, de modo tal que obligaría a ambas partes a litigar en el extranjero, aplicándose normas de derecho extrañas sin ninguna razón valedera. Por otra parte, la determinación del lugar de celebración presenta dificultades en los contratos por correspondencia o cablegráficos.

Respecto de la "lex loci executionis", existen dificultades para establecer ese lugar de cumplimiento. El contrato de transporte comienza a ejecutarse desde el momento que se pone a disposición del remitente o

/cargador el

cargador el vehículo, en un lugar, día y hora convenidos; puede convenirse el pago del flete o precio del billete en ese lugar, y el expedidor debe presentar la carga en la calidad, cantidad y embalaje establecidos, etc.; es que de las múltiples obligaciones puestas a cargo de las partes en este contrato, unas se cumplen en el lugar de partida, otras durante el recorrido, y otras en el de destino. Por ello se ha afirmado con razón que no existe lugar de cumplimiento del contrato, sino de las obligaciones o diversas prestaciones que éste impone.

Así toda obligación que deba cumplirse en el lugar de partida quedaría sujeta a la ley de ese lugar; las relativas a la entrega y a la validez de las cláusulas exonerativas de responsabilidad, que tienen relación directa con el cumplimiento de aquella obligación, se rigen por la ley del lugar de destino, como también el pago del flete si se convino que fuera pagadero allí. La demanda de rescisión de contrato quedaría sujeta a las particularidades del caso, debiendo tenerse en cuenta que el lugar donde se encuentre la cosa litigiosa determina en general la competencia de los tribunales, y con ello, la ley aplicable.

La ley del lugar de ejecución, en los contratos de transporte con destino alternativo, o a órdenes, deja en la incertidumbre la ley aplicable, o permite su cambio a voluntad del cargador o pasajero que decida el cambio del lugar de llegada.

Pero la objeción más seria es, sin duda, que dejaría a un mismo contrato de transporte regido por varias leyes, según las obligaciones de que se traté, y que los diversos contratos correspondientes al mismo viaje de un vehículo o navío, quedarían sujetos también a distintas normas, según la nacionalidad de las escalas del recorrido.

Por todas esas razones, la "ley del pabellón" se ha presentado como una solución práctica, porque permite que resulte fijada y conocida por

/todos anticipadamente

todos anticipadamente, y comporta la uniformidad para todos los contratos referentes a un mismo viaje de la unidad de transporte, vehículo o navío.

Desde luego que la forma y solemnidades de los contratos y sus medios de prueba, así como la capacidad de las partes, se admite pacíficamente que está regida por la ley del lugar de celebración ("locus regit actum").

### Conclusiones

En la elección del sistema a propiciar por los países en vías de desarrollo, nuevamente deberá acudirse a las estrategias que rigen su interés concreto en la coyuntura. Admitiendo la hipótesis de que la mayoría de los OTC serán de nacionalidad de países desarrollados, parece aconsejable preferir a la "ley del pabellón" la del lugar de ejecución, que presumiblemente será territorio de países en vías de desarrollo, adoptando el modelo del Artículo 14 del TRATADO DE DERECHO COMERCIAL TERRESTRE INTERNACIONAL suscripto el 19 de marzo de 1940 por los delegados de Argentina, Brasil, Bolivia, Colombia, Paraguay, Perú y Uruguay (Véase su texto en ANALES DE LEGISLACION ARGENTINA Tomo XVI-A, pág. 333).

Para concretar lo más prácticamente posible estas ideas y las demás que se irá exponiendo en el presente resumen, se adjunta un Anexo con un borrador de articulado de Proyecto de Convenio de Transporte Intermodal Internacional correspondiente a las materias tratadas en el punto 2.g) del documento en estudio. <sup>(TD/B/AC.15/L.6)</sup> El artículo correspondiente al párrafo anterior está señalado con la letra b) en dicho Anexo.

Correlativamente a la previsión de designar cuales deben ser las normas nacionales aplicables para los casos no previstos, es necesario reafirmar la inderogabilidad de las normas sustantivas establecidas en la Convención, para lo cual se propone también el artículo correspondiente (señalado con la letra a) en el Anexo) que reconoce su fuente en el Artículo 23 de la C.V. R. de 1973, y el Artículo 41 de la C.M.R. de 1956.

2. Indicaciones con respecto a la jurisdicción aplicable

a) Implicancias prácticas del problema

Bajo el punto de vista práctico de las necesidades del comercio, la jurisdicción aplicable significa:

- El lugar de ubicación geográfica del Tribunal ante el que deberá tramitarse la controversia
- La relación de distancia y costos de acceso entre ese lugar y la ubicación geográfica de la sede de los negocios del reclamante, o del lugar más próximo donde tenga representantes idóneos para actuar.
- La evaluación de la confianza en la imparcialidad y eficiencia que ese Tribunal inspire al litigante. Frecuentemente, se presume inclinación favorable a los nacionales del tribunal, y xenofobia en alguna medida.

Cuando los gastos de traslado, representación y asistencia profesional, ante un Tribunal donde el reclamante no mantiene agencia o residencia permanente, insumen una parte importante de la mercadería o del valor objeto de la controversia, el perjudicado debe hacer abandono de la defensa de su derecho, consagrando la impunidad del contratante que no ha cumplido. Otro tanto ocurre cuando el Tribunal al que debería recurrirse no inspira suficientes garantías, ya sea por razones fundadas o puramente subjetivas.

Este peligro es menor para el OTC y las empresas multinacionales, que generalmente están dotados de representaciones adecuadas en los distintos lugares donde actúan; en cambio, constituye un problema de importancia para el cargador.

b) Las soluciones propuestas

De allí que en función de la política estimada para los países en vías de desarrollo, corresponda la estrategia de conferir a los reclamantes

el mayor número posible de opciones territoriales donde recurrir en demanda de justicia, de modo tal que en cualquier caso puedan encontrar una jurisdicción en que les sea cómodo y económico litigar.

Por ello resulta insuficiente a los fines del interés del área la solución prevista en el Artículo 34 de la Decisión 56 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, que atribuye la competencia judicial exclusivamente a los tribunales del País Miembro en cuyo territorio se perfeccionó el contrato de transporte según lo estipulado en su Artículo 31 (emisión del boleto o conocimiento de embarque).

Con este sistema, un importador argentino - por ejemplo- que contrata en Nueva York con un OTC un envío, y recibe en Buenos Aires la carga averiada o incompleta, o no la recibe, deberá litigar en Nueva York exclusivamente, aunque haya celebrado el contrato por correspondencia, y carezca de representante en aquella ciudad.

Corresponde, en consecuencia, propiciar se conceda al reclamante las opciones de poder elegir entre cualquiera de las siguientes jurisdicciones: 1) donde el demandado tiene su domicilio, establecimiento principal o residencia habitual, 2) donde se encuentra la agencia o representante del demandado en la cual se celebró el contrato, 3) del lugar donde ocurrió el hecho generador del perjuicio. 4) del lugar de partida o de destino del transporte.

En el anexo se ha confeccionado el borrador de articulado correspondiente- designado con la letra c)- que reconoce como fuentes a los Artículos 21 de la C.V.R. de 1973, y 31 de la C. M. R. de 1956, con las siguientes modificaciones: 1) Se ha puesto mayor énfasis en la irrenunciabilidad de las opciones; 2) Se ha suprimido el párrafo 4 de las fuentes por considerarlo obvio en su primera parte e inequitativo en la segunda. 3) El párrafo 5 de artículo respectivo de ambas fuentes fue también suprimido, estimando que el problema de la caución por costas de los liti-

/gantes no domiciliados

gantes no domiciliados en un país debe ser resuelto con carácter general por la legislación procesal de cada Estado. Solamente podría considerarse prohibir las discriminaciones específicas para el transporte intermodal, supuesto muy hipotético.

c) Caso de la pluralidad de transportistas

Las disposiciones de fondo de la Convención, sobre responsabilidad de las partes - tema en principio ajeno al punto del temario considerado en este trabajo- inciden en las normas procesales objeto del presente análisis.

En aquellas deberá resolverse si el OTC puede ser un puro intermediario o comisionista, sin empresa de transporte con material móvil e instalaciones o si se le exigirá la calidad de transportista al menos en una de las modalidades o etapas de la operación.

También debe preverse, cuando intervienen en la ejecución de un mismo contrato transportistas sucesivos del mismo o distinto medio técnico, si el cargador deberá dirigir su acción contra quien recibió la carga, - generalmente contra el primer transportador- contra aquel que ejecutó la parte del transporte en que ocurrió el hecho generador de la pérdida, avería o retardo, contra otros intermedios cuya participación en el hecho se ignora, o contra quien debió entregar o entrega la carga.

Dada la dificultad que se presenta al cargador para esclarecer previamente a su demanda las relaciones existentes entre las diversas personas intervinientes en la operación, he considerado como estrategia de interés para los países en vías de desarrollo la responsabilidad conjunta y solidaria de todos ellos, y la posibilidad de demandarlos a todos en una misma acción y jurisdicción.

/En tal sentido



En tal sentido, el articulado proyectado amplía ligeramente las previsiones de los arts. 34 y 36 de la C. M. R. de 1956. (Véase anexo, art. letra d), y letra c) párrafo 2).

3. Mecanismos de solución de litigio, el arbitraje

a) Entre las partes en los contratos de transporte intermodal internacional.

La inclusión en los contratos de transporte intermodal internacional de cláusulas estableciendo que las controversias que se produzcan serán resueltas por el arbitraje de expertos o de instituciones privadas en lugar de los tribunales judiciales públicos correspondientes, merece la siguiente evaluación:

I. Ventajas del arbitraje privado:

- Especialización
- Rapidez
- Caratura, si eliminan costos de asistencia jurídica a las partes y solo implican reintegro de gastos efectivos

II. Inconvenientes:

- Eventual inexistencia o dificultad para designar de antemano árbitros en todas las jurisdicciones que el demandante puede elegir para accionar.
- Falta de experiencia sobre su práctica en esta actividad
- Necesidad de recurrir en definitiva a la justicia para la ejecución del arbitraje, si el condenado no lo cumple
- Siendo el transporte un contrato de adhesión en que frecuentemente la parte más fuerte será el OTC, existe el peligro de que intente imponer contractualmente los árbitros que estime más favorables.

/En la Argentina

En la Argentina sus Tribunales han declarado la nulidad de esas cláusulas en los conocimientos marítimos, cuando tienen por objeto privar a los jueces nacionales de la jurisdicción que normalmente les corresponde para atribuirle a un tribunal extranjero, y someten al contrato a condiciones de exoneración o de limitación de la responsabilidad del transportador que el derecho interno no permite.

No es dudoso que en tal sentido se encuentra el interés de las naciones que carecen de medios de transporte propios suficientes para su comercio exterior.

Por ello, y si es que las ventajas prácticas que la experiencia comercial reconoce al arbitraje privado determinan que no se lo proscriba enteramente, aconsejo un doble orden - de limitaciones para su admisión contractual:

- 1º) La contenida en el artículo 23 párrafo 3 de la C.V.R. de 1973: "Es nula toda cláusula atribuyendo competencia a un tribunal arbitral que haya sido estipulada antes del acontecimiento que ha causado el perjuicio". Se estima que la presión sobre la voluntad de la parte más débil puede tener lugar en el momento en que se requiere el servicio, pero no cuando con posterioridad a la ejecución defectuosa o incumplimiento, decide lo concerniente a la defensa de su derecho.
- 2º) Que se ejerza sin desmedro de las opciones de jurisdicción territorial reconocidas al demandante por el Convenio, o sea, cuando el tribunal arbitral designado "a posteriori" del hecho que motiva la responsabilidad, tiene su sede en uno de los siguientes territorios: del domicilio, residencia o asiento principal del demandado, o de cualquiera de ellos si son más de uno; de la agencia que celebró el contrato, del lugar del hecho generador de la responsabilidad, de la recepción de la carga por el OTC, o de destino.

/Una tercera

Una tercera limitación podría considerarse, consistente en exigir para su admisión en los contratos que los países en que deban ejecutarse sean signatarios de Convenciones Internacionales sobre reconocimiento y cumplimiento de sentencias arbitrales extranjeras, pues en caso contrario pueden producirse inconvenientes prácticos insolubles.

Tales Convenciones son:

- La United Nations Conference on International Commercial Arbitration, United Nations, 1958), que reemplaza al Protocolo de Genova de 1923 sobre Cláusulas Arbitrales, y a la Convención de Génova de 1927 sobre Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras.
- El tratado de Derecho Procesal de Montevideo.

En el proyecto de articulado respectivo del anexo- letra e)- se omite toda referencia a esta última cuestión para no convertirlo en demasiado restrictivo sobre la materia. Se adopta como modelo al ya citado Artículo 23 párrafo 3 de la C.V. R. de 1973, completándolo con la exigencia de optar por una de las jurisdicciones territoriales establecidas en el Artículo c) párrafos 1 y 2 en cuanto a la ubicación de tribunal arbitral. Es obvio señalar que nos apartamos expresamente del artículo 33 de la C.M.R. de 1966, que admite con carácter general y sin mayores reservas a esta Institución.

b) Solución de litigios entre Estados

Aunque las Convenciones que rigen actividades semejantes al transporte internacional con poca frecuencia dan lugar a conflictos de derecho público entre las Altas Partes Contratantes (Estados), habitualmente contienen la cláusula de remitir tales diferencias a resolución de la Corte Internacional de Justicia con sede en La Haya.

Los países latinoamericanos, y en general, los que se encuentran en vías de desarrollo, carecen en sus áreas de tribunales similares al designado. Tampoco tienen razones concretas para no sujetarse al mismo,

/que ofrece

que ofrece una trayectoria de imparcialidad y de amplitud en su integración. La decisión que deberá sostenerse conforme a los intereses de estas naciones deberá escogerse entre estas alternativas:

- Eliminación total de la cláusula, para que los eventuales litigios de esta índole sean resueltos exclusivamente por vía diplomática
- Su admisión sin mayores reservas (como por ejemplo, el Artículo 33 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Transporte por Carretera y Transporte por vehículos automotores, Ginebra, 19 de Septiembre de 1949).
- Esa misma cláusula, pero con reservas, como en los Artículos 47 y 48 de la C. M. R. de 1956 y Artículos 20 y 30 de la C.V. R. de 1973.

En el borrador de articulado respectivo se ha adoptado los textos indicados en la tercera alternativa, por considerarla de carácter intermedio (Arts. letras f) y g) del anexo)

c) Caso de los países no incorporados a la Convención

Cabría considerar por último, la situación que se produciría una vez en vigencia la futura Convención, con los países que no la suscriban, ni adhieran o ratifiquen.

En principio, el transporte intermodal se continuaría prestando como en la actualidad, o sea, sin los beneficios de uniformidad y simplificación emergente del régimen de la Convención. Los Estados no signatarios posiblemente no prohibirían en forma directa, la aplicación de aquella, pero sus tribunales judiciales no reconocerían valor al documento único que instrumenta al transporte internacional, en cuanto difiera de lo exigido por la ley nacional; tampoco aceptarían modificaciones a la responsabilidad del transportador establecida por la ley interna y aplicarían sus distintos tipos de reglamentación a los diversos tramos que componen el transporte combinado, según la parte sea ejecutada por avión, barco, ferrocarril o carretera. Los Bancos locales tendrían dificultades insalvables en la apertura, negociación y/o financiación de cartas de crédito o créditos documentarios en operaciones de importación y exportación cumplidas

ción cumplidas por el régimen de la Convención, y otro tanto ocurrirá con las compañías de seguros, por la incertidumbre sobre los riesgos a cubrir, medidos de distinta manera por la ley nacional que por la Convención.

Como es lógico, la intensidad de los efectos de la no incorporación al régimen de la Convención diferirán en gran manera según si: a) los Estados no signatarios son numerosos y puedan formar un bloque con aptitud para negociar entre sí adecuadamente sobre otras bases; b) Si, en cambio, ellos son pocos y aislados, el marginamiento entonces será más sensible, porque los OTC presumiblemente dejarán de operar o limitarán su actuación hacia o desde esos países, o los recargarán con fletes diferenciales, o perderán las economías de costos resultantes de las nuevas técnicas de transporte intermodal. Tarde o temprano, la fuerza de los hechos determinará a incorporarse a los países restantes, como ya ha ocurrido con las Convenciones de Bruselas, de Varsovia, La Haya, Roma y otras en materia de telecomunicaciones, hoy prácticamente universales.

De allí la importancia fundamental para los países en desarrollo de no actuar pasivamente en las tratativas de celebración de la Convención de Transporte Intermodal Internacional, sino, contrariamente, de agotar sus posibilidades de gravitar para obtener soluciones acordes con sus necesidades.

Jorge Enrique Martorell  
Asesor Legal

ANEXO

BORRADOR DE ARTICULADO DEL PROYECTO DE CONVENIO DE TRANSPORTE INTERMODAL INTERNACIONAL CORRESPONDIENTE AL PUNTO 2.g) DEL DOCUMENTO TD/B/AC.15/L.6

- a) ARTICULO \_\_\_\_ . Es nula y de ningún efecto toda estipulación que, directa o indirectamente, derogue a las disposiciones de la presente Convención. La nulidad de tales estipulaciones no determina la nulidad de las otras disposiciones del contrato.
- b) ARTICULO \_\_\_\_ Las controversias sobre modalidades, aspectos o circunstancias de contratos de transporte intermodal internacional que no hayan sido expresamente previstas en la presente Convención, serán resueltas aplicando las respectivas leyes nacionales que determinan los párrafos siguientes:
- a) En todo lo referente a su forma, a sus efectos, a la naturaleza de las obligaciones de los contratantes y a su capacidad, por la ley del lugar de celebración.
- b) Sobre las obligaciones previas a la iniciación del transporte y la entrega de la carga al OTC, por la ley del lugar en que se realicen o deban realizarse.
- c) La entrega de la carga al destinatario y todo lo relacionado con el cumplimiento de esa obligación por la ley del Estado donde esa entrega se efectuó o debió efectuarse.
- c) ARTICULO \_\_\_\_
1. Para todos los litigios a los que dieren lugar los transportes intermodales regidos por la presente Convención, el demandante puede optar a su elección por la jurisdicción del país en cuyo territorio:
- a) El demandado tenga su domicilio, o su residencia habitual, o su asiento principal, o la sucursal o agencia por cuyo intermedio se celebró el contrato.

/b) Ocurrió o tuvo

- b) Ocurrió o tuvo lugar el hecho generador de la responsabilidad o del perjuicio.
- c) Se efectuó la recepción de la carga por el OTC o transportista, o del lugar previsto para la entrega en destino.
2. Cuando los demandados fueren más de uno y tuvieren distintos domicilios o fuentes de jurisdicción, podrán ser demandados conjuntamente ante una jurisdicción competente respecto de cualquiera de ellos conforme al párrafo precedente, a elección del demandante.
3. Las opciones de jurisdicción que acuerda el presente artículo no podrán ser limitadas, restringidas o renunciadas en los contratos.
4. Cuando en uno de los litigios previstos en el presente artículo se haya interpuesto una acción ante una jurisdicción competente, o cuando se haya dictado sentencia en una de ellas, no podrá ser intentada ninguna nueva acción por la misma causa entre las mismas partes, a menos que la decisión de la jurisdicción ante la cual la primera acción fue iniciada no sea susceptible de ejecución en el país donde se promueve la nueva acción.
5. Cuando en uno de los litigios previstos en el presente artículo se haya dictado sentencia por la jurisdicción de un país contratante en el mismo, ella será igualmente ejecutable que sea ejecutable/en cada uno de los otros países contratantes inmediatamente después de que se cumplan las formalidades prescriptas con ese fin en el país interesado. Esas formalidades no pueden implicar ninguna revisión del asunto.
- d) ARTICULO . Si un transporte regido por un contrato único celebrado con un OTC es ejecutado por transportadores sucesivos, cada uno de ellos asume la responsabilidad de la ejecución del transporte total, conjunta y solidariamente, pudiendo dirigirse la acción contra todos ellos conforme al artículo precedente, párrafo 2.

/e) ARTICULO

e) ARTICULO . Es nula toda cláusula atribuyendo competencia sobre materias regidas por la presente Convención a un tribunal arbitral, que haya sido estipulada antes de que se produjere el acontecimiento que ha originado la controversia. Con posterioridad a ese evento, las partes solamente podrán designar tribunales arbitrales que tengan su sede en alguna de las jurisdicciones admitidas por el Artículo (designado por la letra c) en este anexo) párrafos 1 y 2 de la Convención

f) ARTICULO Toda controversia entre dos o más Estados Contratantes respecto a la interpretación o aplicación de la presente Convención que las Partes no hubieren podido resolver por vía de negociaciones o por otro modo de arreglo, podrá ser elevada, a solicitud de uno cualquiera de los Estados contratantes interesados, a la Corte Internacional de Justicia para ser resuelta por ésta.

g) ARTICULO

1. Cada Parte contratante podrá, en el momento en que firme o ratifique la presente Convención o/y adhiera a la misma, declarará por una notificación dirigida al Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas que ella no se considera obligada por el Artículo (designado con la letra f) en este anexo) de la Convención. Las otras Partes contratantes no estarán obligadas por el Artículo (letra f) de presente) hacia toda Parte contratante que haya formulado esa reserva.

2. La declaración prevista en el párrafo 1 del presente artículo podrá ser retirada en cualquier momento por una notificación dirigida al Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas.



## II: DOCUMENTO DE TRANSPORTE COMBINADO

por Alfonso Ansieta Nuñez

El desarrollo tecnológico operado en el campo del transporte durante estos últimos años ha tenido una de sus expresiones más importantes en el sistema de transporte intermodal, en virtud del cual una misma unidad de carga utiliza diferentes medios de transporte para desplazarse desde el lugar de origen al de destino. De esta manera se ha llegado al sistema de transporte puerta a puerta, lo que implica un cambio radical en el concepto de las relaciones jurídico comerciales que afectan a las partes en el contrato de transporte.

Es en razón de estas nuevas modalidades de operación que los intereses representados por los Gobiernos, los sectores del transporte, de los usuarios y de los aseguradores, han movilizad o a sus expertos en el campo técnico jurídico a estudiar un proyecto de Convención Internacional sobre el Transporte combinado de Mercaderías, teniendo como objetivo el establecimiento de un documento único de transporte y una reglamentación uniforme que evite las complejas situaciones y problemas que se producen como consecuencia de los diversos regímenes jurídicos que regulan las relaciones entre las partes en los distintos medios de transporte, ya sean de aire, mar, o tierra. El traspaso de una mercadería de un modo de transporte a otro, no solo significa un cambio en la forma y circunstancias del transporte en sí, sino que también representa un cambio en el régimen legal que lo regula.

El estudio del proyecto de Convención Internacional sobre Transporte Combinado de Mercaderías (Convención TCM) provocó ciertas reticencias de parte de los países de América Latina, entre otros, quienes estimaron necesario antes de aprobarla, hacer un estudio más acucioso acerca de

/las implicancias

las implicancias que tal reglamentación internacional podría tener desde el punto de vista de su interés por aumentar su participación en los servicios de transporte, seguros, bancarios y otros relacionados con el comercio internacional.

El trabajo realizado por el Sr. Tomás Sepúlveda Whittle para ALALC (ALALC/Sec/PA/44) Junio de 1973) sobre "Bases para el Estudio sobre Transporte en Contenedores" demuestra que en América Latina se están utilizando en forma cada vez más creciente los Contenedores y demás elementos de carga unitarizada, como forma de transporte de mercaderías y que existe un amplio campo para su mayor desarrollo.

Es indudable por consiguiente la necesidad de que los países latinoamericanos fijen con realismo y oportunamente, su posición en esta materia. Conviene tener presente que la Cámara de Comercio Internacional ha adoptado un conjunto de Reglas Uniformes para un documento de Transporte Combinado que están basadas precisamente en el Proyecto de Convención TCM que fue objeto de las reticencias antes aludidas. Esto significa que por la vía de la libertad contractual, las partes pueden incorporar en los contratos de transporte combinado estas reglas como cláusula Paramount, con lo cual tendrán la misma fuerza legal que si se tratara de una ley local o de una Convención Internacional, vigentes.

Este documento tiene por finalidad servir de hito de referencia básico en la formulación de una política regional en materia de transporte intermodal internacional, circunscrito el tema relativo a la creación de un documento de transporte combinado, con reconocimiento y normalización internacional. Dado el límite de extensión prefijado para este estudio, no pretende ser otra cosa que un análisis somero de los principales problemas que plantea la creación del documento de transporte combinado y sus posibles soluciones en función de los objetivos sociales y económicos de la región.

/Razón de ser

### Razón de ser del Documento de Transporte Combinado

La idea detrás de un documento de transporte combinado está basada en el deseo de simplificar el procedimiento a que da origen el transporte internacional de mercaderías, tanto en cuanto a la multiplicidad de documentos a que da lugar, así como en lo referente a distintos marcos legales que rigen los diferentes modos de transporte que utilizan.

En el plano internacional existen Convenciones que se están aplicando en la práctica para los respectivos modos de transporte y que demuestran la falta de uniformidad existente entre los distintos regímenes. Estas diferencias se evidencian aún en forma más notoria en el transporte marítimo en relación con los otros medios de transporte. En efecto, la Convención para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Conocimientos de Embarque, comúnmente denominada Reglas de la Haya, consagra un sistema de exoneración y de limitación de responsabilidad a beneficio del transportador, mucho más amplio que el contemplado en la Convención de Varsovia sobre Unificación ciertas Reglas relativas al Transporte Internacional por Aire o que en las Convenciones que regulan el transporte por tierra en camiones (Ginebra 1956) y en ferrocarril (Berna 1961) y la Decisión 56 sobre transporte internacional automotor entre los países del Grupo Andino (Lima, por ratificarse).

A lo anterior cabe agregar las diferentes reglamentaciones de carácter administrativo impuestas por los respectivos Gobiernos para el Comercio Internacional, lo que se proyecta en un papeleo desmesurado que constituye un verdadero lastre y anula las ventajas logradas con la mayor velocidad de desplazamiento de los sistemas de carga unitarizada.

Además, el documento de transporte combinado como expresión del contrato de transporte, debe reflejar con la mayor claridad posible los

/derechos y

derechos y obligaciones de las partes, dentro del nuevo contexto que significa la existencia del empresario de transporte combinado. Este último surge como una realidad comercial encargada de organizar el transporte internacional que se desarrolla con la aparición de los containers y demás formas de unitarización de la carga.

El Empresario de Transporte Combinado (ETC) es quien emite el Documento de Transporte Combinado y se hace responsable ante el embarcador de la totalidad del transporte de las mercaderías, el cual puede realizar con sus propios medios o mediante la contratación de medios ajenos a su nombre. En otras palabras para el cargador solo existe el ETC con lo cual se pretende simplificar su situación al evitarle el que se tenga que entender con diversos transportadores, y en el caso de pérdidas o averías de las mercaderías, le bastará con hacer efectiva la responsabilidad del ETC. De esta manera, en el proyecto de Convención TCM y posteriormente en las Reglas uniformes para un documento de transporte combinado de la Cámara Internacional de Comercio solo se regulan las relaciones entre el ETC y el cargador, dejando afuera las relaciones entre el ETC y los subcontratistas del transporte, las cuales continúan siendo reguladas por los respectivos regímenes legales correspondientes al tramo afectado.

Posición de los países de América Latina frente al Documento ETC.

En diversas reuniones subregionales los expertos gubernamentales latinoamericanos, junto con expresar su posición unánime en el sentido de que el proyecto de convención TCM no estaba aún listo para ser examinado en el plano internacional en la Conferencia Naciones Unidas OCMI, (1972) formularon diversas sugerencias sobre los aspectos más importantes del proyecto de Convención, con el objeto de que fueran estudiadas más a fondo para así decidir con el máximo de realismo y antecedentes la política definitiva a seguir sobre tales materias.

/En lo que

En lo que respecta a la documentación tales sugerencias pueden resumirse de la siguiente manera:

- a) Que el documento tenga el carácter de uniforme para todos los modos de transporte;
- b) Que contenga los datos mínimos indispensables para que cumpla su triple función de contrato de transporte, recibo de la mercancía y documento negociable para transferencia de la propiedad de la carga;
- c) Conveniencia de que el documento ETC sea negociable;
- d) Que contemple un sistema de responsabilidad civil del Empresario de Transporte Combinado que provea la mejor protección posible al propietario de la carga, especialmente en el caso de daños ocultos.
- e) Que se consignent normas sobre jurisdicción en el evento de litigios de manera que queden adecuadamente protegidos los intereses de la carga. Sobre este punto, los países del Grupo Andino, agregaron además de los usuarios a los transportistas de los países en desarrollo.

A continuación haremos un breve análisis de dos de los puntos antes mencionados, teniendo presente los intereses de los países latinoamericanos frente a las normas ya elaboradas en el proyecto de Convención TC y a las Reglas de la Cámara de Comercio Internacional.

#### Carácter Uniforme del Documento.

Dado el carácter de título probatorio del contrato de transporte combinado que le otorgan tanto las normas de la Cámara como las del Proyecto de Convención, resulta evidente el propósito de que dicho contrato esté regido por las mismas reglas de acuerdo con el marco legal que se desprende de las citadas normas.

Para las reglas de la Cámara, el Documento de transporte combinado es aquel documento que constituye la prueba de un contrato celebrado con el objeto de ejecutar o hacer ejecutar un transporte combinado de

mercaderías y que lleva como encabezamiento ya sea "Documento negociable de Transporte Combinado emitido conforme a las Reglas Uniformes para un Documento de Transporte Combinado", ya sea "Documento no negociable de Transporte Combinado, emitido conforme a las Reglas Uniformes para un Documento de Transporte Combinado".

Reafirma el sentido de estas Reglas Internacionales, la disposición en virtud de la cual se prescribe que ellas se aplican a todo contrato celebrado con el objeto de ejecutar o hacer ejecutar un Transporte Combinado de mercaderías y del cual el Documento de Transporte Combinado constituye el título probatorio.

El proyecto de Convención TC es todavía más explícito al expresar en su art. 3 que sus disposiciones se aplicarán al Documento TC cualesquiera que sean el lugar de expedición del documento, el lugar en que el empresario de Transporte Combinado se hace cargo de las mercancías, el lugar previsto para su entrega, la nacionalidad del empresario de transporte combinado, del expedidor, del destinatario o de cualquiera otra persona interesada, o la nacionalidad o el lugar de matrícula del medio de transporte".

Por su parte, las Reglas de la Cámara, en razón de que su efecto jurídico, resulta de su incorporación por las partes en el Contrato de Transporte Combinado, contempla en la Regla 1 letra c) una norma de autodefensa al considerar nula toda cláusula o parte de cláusula dentro del contrato de transporte combinado que modifique directa o indirectamente tales Reglas, en la medida en que sea incompatible dicha cláusula o parte de ella con las Reglas.

A su vez, el proyecto de Convención, contempla una norma similar en el Art. 16, declarando nulas y sin fuerza legal a las estipulaciones que se aparten directa o indirectamente de lo dispuesto en la Convención. En particular se declara nula y sin fuerza legal toda cláusula por la que se ceda al ETC el beneficio del seguro.

/Sin embargo,

Sin embargo, de acuerdo con la Convención, la emisión de un Documento T, no excluye el uso de otros documentos de transporte, de conformidad con las convenciones internacionales o las legislaciones nacionales aplicables.

Esta situación puede ser en la práctica fuente de conflictos y litigios, ya que en el hecho se rompe la uniformidad deseada al estar regido el transporte en un segmento determinado por reglas diferentes lo cual reviste particular importancia cuando se trate de perseguir la responsabilidad del transportador por parte del dueño de la carga en el evento de pérdidas o averías de la carga.

De todas maneras, ante la imposibilidad a corto plazo de lograr que el documento de TC sustituya totalmente todo otro documento que se emita en cada segmento, es conveniente bajo todo punto de vista iniciar el proceso de uniformación de los datos, por lo menos, que deben contener respectivamente. Esto solo será posible mediante el compromiso formal de los Gobiernos de cada país o de las Cámaras de Comercio que agrupen a cargadores, transportadores, empresarios de TC, aseguradores y Bancos, en el sentido de exigir determinados datos básicos para ser incorporados en cada Documento, sin perjuicios de los otros que deseen introducir las partes de acuerdo con las exigencias de las Leyes locales o con las derivadas de las características propias de cada transporte en particular.

Otra manera de tender a la uniformidad sería mediante la incorporación de una cláusula Paramount en los documentos de transporte correspondientes a cada segmento, en virtud de la cual primen las condiciones contenidas en la Convención Internacional sobre Transporte Combinado que se llegare a suscribir o las Reglas de la Cámara, que estén a su vez regulando el Documento de Transporte Combinado, sobre las de los otros Documentos. Sin embargo esta fórmula implicaría resolver previamente las agudas diferencias que se mantienen en cuanto al régimen de responsabilidades entre los diversos medios de transporte /especialmente

especialmente entre el Marítimo y los demás. Como se sabe la inmensa mayoría de los conocimientos de embarque marítimos están sometidos a las Reglas de La Haya, que tienen<sup>den</sup> a proteger más al armador que al usuario del transporte.

Este objetivo de uniformación de la documentación en el Transporte Combinado, debe también tener presente el proceso de computarización que se está introduciendo en el procesamiento de datos y las telecomunicaciones para la transmisión de datos derivados de la documentación del transporte, razón por la cual el Documento TC debería estar en condiciones de adaptarse a este nuevo tipo de avance tecnológico que sin duda alguna cada vez se irá acentuando más para ponerse a tono con el logrado a través de la unitarización de la carga.

Sin duda alguna dentro de esta finalidad de uniformación, los Bancos juegan en la práctica un rol bastante importante, ya que al ser el DTC no solo la evidencia del embarque y movimiento de las mercaderías sino también el título que acredita el dominio sobre ellas y que sirve por consiguiente para el traspaso de los fondos correspondientes al pago de las mismas, debe necesariamente pasar por el cedazo bancario, el cual es muy estricto cuando el Banco está actuando en representación del comprador de la mercadería, ya que solo cursará el pago cuando reciba toda la documentación conforme, de acuerdo con sus exigencias.

Por otra parte resulta interesante consignar la recomendación formulada por The National Committee on International Trade Documentation y el Department of Transportation del Gobierno de los Estados Unidos en la obra Paperwork or Profits? en el sentido de que como una manera de simplificar las prácticas en materia de documentación y agilizar los pagos en el comercio internacional, los Bancos, junto con

/importadores y



importadores y exportadores y los Gobiernos debieran propender a separar los elementos financieros de toda transacción internacional, de los documentos del transporte.

Finalmente desde el punto de vista de los aseguradores, la existencia de un Documento con reglas uniformes que rijan durante la totalidad del viaje, facilitaría enormemente la cotización de las primas para el seguro de la carga, pues permitiría de antemano conocer el ámbito de riesgos que están dispuestos a asumir los transportadores lo que a su vez delimitaría con mayor precisión la responsabilidad a cargo de los aseguradores.

La existencia en la práctica de diversos tipos de documentos de transporte combinado que están siendo utilizados dentro del comercio internacional, con diferentes reglas y datos, constituye un argumento más para insistir en la conveniencia de establecer reglas uniformes que regulen esta forma de transporte.

Datos mínimos que debe contener el Documento TC.

En relación con los datos que debe contener el Documento TC, como ya hemos señalado, los países latinoamericanos y en general los países en desarrollo (TD/B/AC.15/L.6) - E/AC.6/L.460/Add.4) son de opinión de que debe contener los datos e información mínima indispensable para que cumpla adecuadamente sus funciones.

Sin embargo esta posición ha sido objetada en el sentido de que la información requerida puede variar con el tiempo, resultando muy difícil en la práctica modificarla al formar parte de una Convención Internacional. En este sentido se ha citado como ejemplo el caso de la Convención de Varsovia sobre transporte aéreo, respecto de la cual se han experimentado dificultades precisamente en este aspecto, al

/quedar anticuados

quedar anticuados algunos de los datos exigidos por la Convención.

Pero lo que realmente se pretende es que el documento contenga algunos datos mínimos que permitan el adecuado cumplimiento de sus objetivos de recibo de las mercaderías a bordo del vehículo de transporte, de evidencia del contrato de transporte y de título de propiedad de la carga, que permita su negociabilidad.

Las Reglas de la Cámara de Comercio Internacional dejan en libertad a las partes para insertar los datos que estimen convenientes desde el punto de vista comercial, pero le exigen al embarcador que le garantice al empresario de Transporte Combinado la exactitud de la descripción, marcas, número, cantidad, peso y/o volumen de las mercaderías.

Sin duda alguna los datos antes mencionados son esenciales y no pueden omitirse ya que en realidad tienen por objeto proteger a terceros dentro del contrato de transporte, como es el caso del consignatario/comprador, o del Banco que otorga el crédito o que actúa como mandatario del comprador.

Los objetivos que se pretende que cumpla el documento TC, lo asimilan mucho más a los conocimientos de embarque marítimos y algunas cartas de porte ferroviarias que a las guías de porte por camión o avión. En efecto, la guía de porte tiene, en muchos casos, un carácter legal diferente del conocimiento de embarque en cuanto aquella no es representativa de la propiedad de las mercaderías transportadas, o sea, no es título de las mismas, bastando que a la llegada a destino se presente la persona identificada como consignatario por el embarcador, para que las mercaderías le sean entregadas, aún cuando no exhiba la guía de porte.

/Los datos

Los datos relativos a la descripción de las mercaderías transportadas inciden directamente en la responsabilidad que el ETC asume frente al consignatario: de ahí que sea tan importante que no haya errores o falsedades y que se obligue al embarcador a garantizarla ante el ETC so pena de indemnizarlo por cualesquiera pérdidas, daños, y gastos que provengan o resulten de inexactitudes o insuficiencia en tales datos.

El inciso segundo de la Regla 7 de la Cámara deja en una amplia libertad al ETC para asumir a su vez responsabilidades frente a cualquier persona distinta del expedidor, sin que el derecho del ETC a ser indemnizado por el expedidor en la forma antes mencionada, limite en modo alguno su propia responsabilidad frente a los demás, de acuerdo con los términos estipulados en el propio documento TC.

De esta manera se <sup>deja</sup> abierta la puerta en la cláusula 9 para que el transportador Combinado pueda hacer las reservas derivadas de las dificultades en la práctica para confirmar la veracidad de las declaraciones del expedidor, las cuales son corrientes en los Conocimientos de embarque bajo frasss como "Recibidas en aparente buen orden y condición", "cantidad y peso desconocido" "Marks, numbers, contents, nature, quality, weight, quantity, measurement and value are inserted in this Bill of Lading upon shipper's statement without responsibility of the Carrier".

Estas reservas pueden también ser de carácter particular, o sea remitirse a la condición específica en que han sido recibidas las mercaderías por el ETC como cuando se recibe una menor cantidad de bultos que los declarados por el embarcador, o algunos vienen dañados.

Por consiguiente, cuando en el inciso final de la Regla 9 de la Cámara, se establece que el DTC constituye evidencia prima facie

/de la recepción

de la recepción de las mercaderías por parte del ETC, tal cual se describen en el mismo Documento, no se está dando por el ETC una garantía realmente eficaz frente al consignatario o portadores del Documento, ya que bastará que se hayan insertado algunas de las cláusulas de reserva general a que antes nos hemos referido, para que en definitiva el ETC no responda de nada, de acuerdo con los términos del propio documento y el contenido de las Reglas de la Cámara.

Distinta es la situación respecto de los medios de transporte no marítimos, según se desprende de las Convenciones Internacionales, como la de Varsovia, sobre transporte aéreo, que establece sobre esta materia lo siguiente: Art. 11.2 "the statements in the air consignment note relating to the weight, dimensions and packing of the goods, as well as those relating to the number of packages, are prima facie evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the goods do not constitute evidence against the carrier except in so far as they both have been, and are stated in the consignment note to have been checked by him in the presence of the consignor or relate to the apparent condition of the goods".

Por su parte la Convención relativa al transporte internacional de Mercaderías por carretera (CMRO art. 9.2. establece que "it shall be presumed, unless the contrary is proved, that the goods and their packaging appeared to be in good condition when the carrier took them over and that the number of packages, their marks and numbers corresponded with the statements in the consignment note".

Según el profesor sueco Jan Ramberg (The law of carriage of goods - Attempts at harmonization) "Las reglas relativas a los documentos de transporte usados en el transporte por aire, ferrocarril y carretera, aparte de la regla en virtud de la cual la información contenida en la carta de porte constituye evidencia prima facie, no

/imponen una

imponen una obligación general sobre el transportador en cuanto a controlar la información y a hacer reservas en la carta de porte, las que al faltar lo hicieren responsable ante un endosatario de buena fe ya sea mediante ser impedido para rectificar las declaraciones de la carta de porte o mediante una responsabilidad por daños".

La indicación de a lo menos la cantidad, el peso, el volumen y las marcas de las mercaderías, según lo establecido en el inciso primero de la Regla 9, está íntimamente ligado con el régimen de responsabilidad que se quiera adoptar, razón por la cual no ahondaremos más sobre el particular, ya que el tema de la responsabilidad sería objeto de un estudio separado. Sin embargo, desde el punto de vista del contenido del documento resulta evidente que tales datos no puedan faltar, ya que son los mínimos para describir los objetos transportados.

Además de la descripción de las mercaderías es indispensable designar en el Documento TC el nombre del expedidor o embarcador, ya que a través del documento está demostrando el cumplimiento de su contrato de venta con el comprador, además de ser la persona que está contratando el transporte con el ETC.

Es obvio también que debe señalizarse claramente, al igual que en el párrafo anterior, el nombre del Empresario de Transporte Combinado, puesto que es quien asume la responsabilidad total del transporte y es quien se obliga a entregar las mercaderías en su destino final.

La fecha y el lugar de emisión, son necesarios para comprobar el cumplimiento oportuno de las obligaciones tanto del vendedor respecto del comprador, como las del transportador respecto del cargador y viceversa. También es importante este dato desde el punto de vista de las regulaciones sobre comercio exterior que existan tanto en el

país exportador como en el importador, tales como regímenes cambiarios, derechos aduaneros, franquicias especiales, etc.

El lugar de embarque inicial y el de destino final delimita en el espacio el ámbito de responsabilidad del transportador combinado y también determina el lugar de cumplimiento de la obligación de entrega por parte del vendedor, según que la venta sea FOB o CIF.

Dado el carácter intermodal del transporte deberá también dejarse un espacio para ser llenado con el nombre, dirección y nacionalidad de los transportadores sucesivos. Estos datos permitirán facilitar la ubicación del lugar donde se pudieren haber producido las pérdidas o daños de las mercaderías y en tal evento perseguir con mayor eficacia la responsabilidad del r transportador culpable. Esta mención no significa que los transportadores sucesivos allí mencionados, necesariamente tengan que aceptar las condiciones contenidas en el documento de transporte combinado, ya que mientras no se logre una uniformidad real en esta materia lo más seguro es que no querrán aceptar condiciones diferentes de las contenidas en sus propios documentos de transporte.

Respecto de la persona del consignatario, somos de opinión que también debe incluirse dentro de los datos que debe contener el Documento TC, ya que es quien recibe la carga, formula los reclamos por las pérdidas o averías sufridas durante el transporte y en definitiva resulta directamente afectado por las condiciones y cláusulas contenidas en el contrato de transporte. La designación del nombre del consignatario es por lo demás indispensable si el Documento TC. se emite en el carácter de no-negociable. Por otra parte, las reglamentaciones generalmente bastante estrictas en materia de comercio exterior existente en la mayoría de los países latinoamericanos, así como las exigencias bancarias, determinan en el caso de que el Documento sea negociable, la designación de la persona del consignatario.

/El valor

El valor del flete y el de la carga, no solo tienen importancia desde el punto de vista estadístico, sino también en lo concerniente al flete, como una forma de evidenciar el monto de la obligación del cargador. En cuanto al valor de la carga, si bien es cierto sería un dato de la exclusiva responsabilidad del cargador o expedidor, que no obstaría a la demostración por parte del transportador de que dicho valor es diferente en el lugar y fecha de destino, facilitaría enormemente la determinación de su valor contribuyente en caso de averías gruesas y permitiría fijar con mayor claridad el límite de la responsabilidad del transportador cuando dicho valor fuere inferior a la indemnización máxima por kilo de peso consignada en el Documento TC. De todas maneras la mención del valor de la mercadería, mientras no haya sido expresamente aceptada por el ETC no lo compromete.

Otra mención importante es la relativa a la cláusula de jurisdicción en caso de litigio entre las partes. La localización geográfica del Tribunal que deba conocer una demanda en contra del transportador combinado tiene bastante trascendencia en la práctica, ya que la distancia puede influir de una manera efectiva para que el demandante no lleve a cabo sus reclamos ante el aumento en los costos y demás dificultades inherentes a la lejanía del Tribunal donde se desarrollaría el litigio. De ahí la conveniencia de otorgar al demandante algunas opciones para que pueda entablar su demanda ya sea donde el demandado tenga su domicilio, su establecimiento o residencia habitual o su agencia, ya en el lugar donde ocurrieron los hechos que han motivado el reclamo, ya en el lugar de embarque o en el de destino final.

Finalmente, debe dejarse constancia del número de ejemplares originales si es que se ha emitido más de uno en tal calidad.

/El resto

El resto de las enunciaciones que debe contener el Documento de Transporte Combinado, caen dentro del ámbito de los derechos y obligaciones de las partes dentro del contrato y no corresponde analizarlas dentro del presente estudio



PROYECTO DE ARTICULADO

Artículo ....:

El documento de transporte combinado es aquél en el que se acredita el recibo de las mercaderías por el ETC con el objeto de ejecutar y/o de hacer ejecutar el transporte combinado de las mismas y en el que se expresan las condiciones del transporte entre cargador y ETC.

Artículo ....:

El documento de transporte combinado debe contener a lo menos los siguientes datos:

- a) Nombre y domicilio del cargador o embarcador y del consignatario.
- b) Nombre y domicilio del ETC.
- c) Lugar de recepción inicial y de destino final de las mercaderías.
- d) Nombre, domicilio y nacionalidad de los sucesivos transportadores, si los hubiera.
- e) Fecha y lugar de emisión del documento.
- f) Fecha y lugar de transbordo entre los diversos modos de transporte.
- g) Valor F.O.B. en el puerto de embarque inicial de la mercadería.
- h) Valor del flote.
- i) Descripción, cantidad, peso, volumen y marcas de la mercadería
- j) Número de originales del documento, expedidos.
- k) Firma del cargador y del ETC con expresión de la fecha y del lugar.
- l) Las condiciones del contrato de transporte y todos los demás pactos en que conviniere las partes.



### III: ASPECTOS ADUANEROS DE TRANSPORTE INTERMODAL INTERNACIONAL

por Sergio de La Rosa V. y René Peña C.

#### 1. Introducción al articulado propuesto en materia aduanal para una Convención sobre Transporte Intermodal Internacional

Si se pretende que en un convenio intermodal internacional se instituya un documento único, utilizable para fines aduaneros, comerciales y de transporte, deben contenerse en él disposiciones que regulen los procedimientos aduaneros, ya que al comprometerse el empresario de transporte intermodal a transportar o a hacer transportar las mercancías y a garantizar la entrega de la carga, a partir de su encomienda en el país exportador, hasta el punto de destino, debe suscribir o en su caso formular directamente o a través de su representante, todos los documentos inherentes a la operación de que se trate, incluyendo aquellos de índole aduanal, documentos estos últimos que amparen la carga que se transporta, ante las autoridades del país interesado.

El articulado que se propone, se ha basado fundamentalmente en el "Convenio sobre Tránsito Internacional de Mercancías" (Convenio III) y en el "Convenio Aduanero sobre Contenedores" (1973); además, se tomaron en cuenta los siguientes documentos y legislaciones: las "Normas Recomendables sobre el Tratamiento Aduanero Aplicable a los Contenedores" elaboradas en la Tercera reunión de Directores de Aduanas celebrada en Bogotá durante los días 15 a 19 de junio de 1970; en la Ley Nº 17.347 de 18 de julio de 1967, en el "Reglamento para el Uso de Contenedores" contenido en Decreto 925 de 22 de marzo de 1968 y en las "Disposiciones Aduaneras con Respecto a la Utilización de Contenedores" expresadas en la Resolución 6552 de 20 de agosto de 1970, de la República Argentina; en el Decreto de 8 de febrero de 1972 expedido por México; en el Documento número E/CN.12/912/Rev.1 de 20 de diciembre de 1971 publicado por el Consejo Económico y Social de la ONU, referente a "El Desarrollo

/Latinoamericano y

Latinoamericano y la Conferencia Naciones Unidas/OCMI sobre el Transporte Internacional en Contenedores; y en el Documento número 59/C.2/L.9 de 16 de noviembre de 1972 en relación a la Conferencia Naciones Unidas/OCMI.

Todos los documentos mencionados han merecido un análisis desde el punto de vista de su aplicabilidad a la realidad vigente en América Latina y a la necesidad de instrumentar un cambio que signifique que la Región ponga al día sus procedimientos, en razón de que los mismos, por ser en algunos casos de antigua data, han quedado superados por el adelanto de las tecnologías del transporte.

El consenso general interpretado por los expertos reunidos en Santiago, para adoptar lineamientos para un Convenio sobre Transporte Intermodal Internacional, fue en general, de que si bien convenía a los intereses de la Región adoptar las modalidades que supone dicho transporte, era también necesario salvaguardar los intereses de Latinoamérica, de las posibles implicaciones que el sistema pudiera tener para la economía de dichos países, siendo necesario aceptar su implementación bajo condiciones que dejaran un margen claro de control por parte de los países de la Región, sobre todos y cada uno de los elementos aceptados del sistema, control que le permitirá integrarse, con una participación razonablemente equilibrada, al nuevo sistema, sin dejar por ello, que el mismo compitiera con el sistema tradicional, forzando una antieconómica carrera en la adaptación de sus estructuras al mismo, en desmedro de la mano de obra, instituciones y sistemas de transporte tradicionales.

En ese sentido, y considerando más bien a los contenedores, los vehículos de carretera, las barcazas LASH, remolques, "roll-off/roll-on", etc., como innovaciones de los sistemas tradicionales aceptados en la actualidad, como son los vagones de ferrocarril, se ha adoptado en el articulado propuesto, el término de "Unidad de Transporte" del Convenio ITI, para agrupar todos los medios de transporte, de modo de hacer posible

/la introducción

la introducción de los nuevos, poniéndolos en el mismo nivel de competencia con los tradicionales y haciendo extensiva a éstos, las ventajas de documentación única y facilitación, que son atributos de aquéllos; pero sin olvidar que los requerimientos de facilitación documental no deben subordinar las cuestiones de control y seguridad aduaneras.

No obstante que se consideró que el Convenio ITI, desde el punto de vista aduanero, reunía casi todas las previsiones mínimas que serían de desear en la operación de transporte combinado, y en tal sentido se tomó éste como base del articulado propuesto, se consideró el sistema de garantías y asociaciones garantes, como un recurso que podría poner en manos de consorcios la aprobación de empresarios de transporte intermodal, y se dejó esta potestad a la soberanía de las leyes y regulaciones de cada país, dejando también a la consideración de éstas, un seguro único, como alternativa preferible a la garantía de una asociación de transportistas. Además, se atendió a la posibilidad de que cada gobierno tuviese libertad para aplicar las disposiciones de su derecho interno, por lo que respecta a la responsabilidad de las empresas, agentes y operarios de transporte intermodal.

En cuanto al Convenio Aduanero sobre Contenedores, se consideraron sus ventajas para aquellos países del área que cuentan con la infraestructura necesaria para su implementación y que por lo tanto, verían por conveniente en el futuro ratificarlo, dada la creciente introducción de los mismos en sus países, siempre que esta ratificación se haga con las reservas autorizadas por el artículo 26 de dicho Convenio, para que la posición del país sea consistente con el articulado propuesto en el presente documento.

Sin embargo, para la mayoría de los países de la incidencia, el flujo de los contenedores todavía no es importante, debido al hecho de

/ que los

que los principales rubros de sus exportaciones no son susceptibles de embarque en contenedores, y por tanto, hacen la explotación de este sistema, apto sólo en una dirección, siendo por lo mismo antieconómico. Creemos por ello, que el articulado propuesto, sin ser excluyente, contempla las necesidades de su gradual puesta en vigencia.

Por lo demás, el articulado que se presenta, sin pretender ser completo, contempla las principales previsiones que desde nuestro punto de vista son suficientemente liberales para permitir un flujo más expedito de la carga, sin descuidar el necesario control que sobre el mismo deben tener las autoridades aduaneras de los países firmantes, y con tal propósito contemplan las normas dadas en la Tercera Reunión de Directores de Aduanas de ALALC.

## 2. Reglamentación aduanera sobre el Transporte Intermodal Internacional

Artículo 1º A los fines del presente Convenio se entiende por:

- 1) "Unidades de transporte":
  - a) los contenedores
  - b) los vehículos de carretera, comprendiendo a los remolques y a los semi-remolques
  - c) los vagones de ferrocarril
  - d) las barcazas, lanchones y otras embarcaciones que puedan dedicarse a la navegación interior y sean utilizables para el transporte de mercancías.

- 2) "Tránsito":

el paso de mercancías extranjeras por un país.

Artículo 2º Las unidades de transporte susceptibles de precinto aduanero podrán transportar mercancías, cumpliendo las especificaciones contenidas en el presente Convenio.

/ Artículo 3º

Artículo 3º Las mercancías que por su peso y dimensiones no puedan ser transportadas dentro de unidades cerradas y precintadas, podrán serlo en los mismos términos de las unidades precintables, siempre que cumplan las siguientes condiciones:

- 1) Que sean fácilmente identificables por sus marcas y números de fabricación, que para ese objeto deben llevar en lugares visibles, pintados o marcados de modo permanente, y que no admitan alteraciones visibles.
- 2) Que no puedan ser substituidas, total o parcialmente, ni ser retiradas sus partes componentes sin que sea evidente dicha maniobra.
- 3) Que el embalaje sea apropiado y resistente.
- 4) Que la documentación que las ampare describa, sin dar lugar a confusiones, las características de las mercancías.

Artículo 4º Las maniobras de llenado y vaciado de las unidades de transporte se efectuarán, sin interrupción, en la oficina de aduanas del país que corresponda, en la cual se habrán de colocar los precintos necesarios.

Los Países Contratantes podrán autorizar la ejecución de estas maniobras, bajo supervisión de la aduana, en locales o espacios habilitados para tal efecto, en los que se cumplan los trámites inherentes a las mercancías que contengan.

Artículo 5º Una vez iniciado el transporte, no se permitirá incrementar las unidades de transporte con otras mercancías, a menos que se inicie una nueva operación, de acuerdo con las prevenciones señaladas en el presente Convenio.

Artículo 6º El documento de transporte intermodal internacional deberá ser redactado en el o los idiomas aceptados por las partes contratantes;

para fines aduaneros contendrá los datos siguientes al momento de presentarse a la primera aduana:

- 1) Nombre y domicilio del consignatario
- 2) Nombre y domicilio del destinatario
- 3) Aduana en donde se cargue la unidad de transporte o lugar habilitado para ese fin
- 4) Lugar de embarque
- 5) Documentos que se anexan al manifiesto - factura comercial para efectos aduaneros
- 6) Peso expresado en medidas del sistema métrico-decimal, números, marcas y clase de las partidas o bultos; o descripción de la mercancía
- 7) Valor - Ex-fábrica, F.O.B. (puerto o aeropuerto de salida del país de origen) de la mercancía, para efectos aduaneros
- 8) Nombre y domicilio de la persona responsable de la exactitud del manifiesto
- 9) Nombre y domicilio del declarante o representante autorizado
- 10) Indicaciones relativas a los certificados de garantía
- 11) Aduana del país de destino
- 12) Firma del declarante o representante autorizado

Además de los datos consignados, se harán constar los correspondientes a:

- a) Aduana que precinte la unidad de transporte
- b) Medio o medios de transporte
- c) Número del manifiesto o carta de porte
- d) Países de tránsito y lugares por donde ingrese y se extraiga la mercancía contenida en unidades de transporte o en bultos, precintados o identificables

/ e) Valor -



- e) Valor - CIF - de la mercancía
- f) Nombre y domicilio del transportista

Al reverso del documento habrá espacio suficiente para marcar los sellos de las aduanas de embarque, de entradas y salidas en tránsito y de destino.\*

Artículo 7º Las Partes Contratantes se comprometerán a adoptar un modelo único de documento de transporte intermodal internacional, en base a normas aceptables en la región.

Artículo 8º Las unidades de transporte podrán ser propiedad del exportador, embarcador, transportador, del dueño de las mercancías, del consignatario o de cualquier empresa de transporte reconocida por la autoridad competente en el país de que se trate.

Para poder operar dentro del territorio de cada una de las Partes Contratantes, los propietarios o aquellos que legalmente exploten las unidades de transporte, deberán inscribirse en el Registro que al efecto lleve cada país o región, en el que consignarán los datos de identificación, tales como peso, volumen, medidas, espesor, marcas distintivas, aberturas y clase de material empleado en su construcción.

Artículo 9º En los Registros a que se refiere el artículo anterior, el propietario, quien explote legalmente las unidades de transporte o el representante de uno u otro, se comprometerán por escrito a proporcionar a las autoridades aduaneras de ese país o de la región, cuando se lo soliciten, la información detallada de los desplazamientos de cada unidad de transporte, incluyendo las fechas y los lugares de entrada y salida del país, así como a hacer efectivos los derechos e impuestos de importación que puedan exigirse por el incumplimiento de las disposiciones señaladas en el presente Convenio.

---

\* Véase, por ejemplo, la Declaración ITI, incluida en CEPAL, Documentation Forms Relevant to International Intermodal Transport, E/CEPAL/L.114, octubre, 1974.

Artículo 10° Las mercancías materia de transporte intermodal internacional, contenidas en embalajes precintables, en el que se observen todas las condiciones que el presente Convenio establece, no serán objeto de pago de caución o garantía en la oficina de partida o en las de tránsito.

Artículo 11° Las Partes Contratantes podrán autorizar, sin la garantía correspondiente, la admisión temporal de unidades de transporte susceptibles de ser precintadas, previa solicitud de su consignatario o representante legal, en que se obligue a retornarlos al extranjero, dentro del plazo de 180 días improrrogables.

Las personas o empresas autorizadas que internen temporalmente al país "boggies" o chasis, para operar con unidades de transporte precintables, deberán cumplir idénticos requisitos, recibiendo igual tratamiento.

Artículo 12° Las piezas de recambio destinadas, exclusivamente, a la reparación de las unidades de transporte que estén admitidos temporalmente, podrán ser internados al país libres del pago de derechos e impuestos aduaneros.

Artículo 13° Las unidades de transporte admitidas temporalmente, que por cualquier motivo no sean reexportadas en el plazo concedido, quedarán bajo resguardo aduanal, hasta en tanto se paguen los derechos, impuestos y demás prestaciones fiscales necesarias para su nacionalización.

De no pagarse las prestaciones señaladas, dentro del plazo que en ese sentido fijen las legislaciones nacionales, las unidades de transporte quedarán a disposición de las autoridades competentes del país, libres de todo gasto.

Artículo 14° Las unidades de transporte admitidas temporalmente, no podrán utilizarse para transportar mercancías nacionales no destinadas a la exportación dentro del territorio nacional. No quedan comprendidas

/en esta situación

en esta situación, las mercancías nacionales transportadas en la misma unidad en que se hubiesen introducido al país.

Artículo 15º No obstante lo prescrito en el artículo anterior, las Partes Contratantes de una región o subregión podrán permitir la utilización de las unidades de transporte nacionales de otros países de la región o subregión, admitidas temporalmente y con arreglo a las disposiciones del presente Convenio, para el transporte de mercancías dentro de sus territorios, siempre que se siga un itinerario razonablemente directo al lugar en que hayan de cargarse las mercancías de exportación o a partir del cual se haya de reexportar el contenedor vacío, o a un punto más próximo a dicho lugar; o bien la unidad de transporte se emplee una sola vez en el tráfico interno antes de su reexportación.

Artículo 16º Las unidades de transporte de mercancías deben estar construidas de manera tal que pueda serles colocado el precinto aduanero en forma sencilla y eficaz, que no pueda ser extraída o introducida mercancía alguna sin dejar huellas de fractura, o de ruptura del precinto, y que no tenga espacios ocultos que permitan disimular mercancías. Todos los lugares o sitios en los cuales sea posible colocar mercancías, deberán ser de fácil acceso a la inspección aduanal.

A fin de obtener la aprobación para el transporte de mercancías bajo precinto aduanero, los contenedores deberán ajustarse a las disposiciones del reglamento que figura en el Anexo 4 del "Convenio Aduanero de Contenedores" (1973), siendo aprobados con arreglo a uno de los procedimientos establecidos.

Los precintos aduaneros deben responder a las condiciones mínimas señaladas en el Anexo 2 del "Convenio sobre tránsito Internacional de Mercancías" (Convenio ITI).

Artículo 17º Las unidades de transporte susceptibles de ser precintadas

/ no serán

no serán objeto de custodia aduanera, para su traslado y depósito, a menos que la autoridad aduanera la establezca, cuando lo estime necesario.

Artículo 18º Las oficinas aduaneras dentro de cuya jurisdicción egresen las unidades de transporte con mercancías para ser exportadas, se limitarán a verificar la inviolabilidad de los precintos colocados por la aduana de despacho, así como las condiciones físicas en que se halle la propia unidad, que pudiera hacer presumible la realización de alteraciones, cambios o cualquier tipo de maniobras con la carga. Las mercancías estarán amparadas con una copia del documento de transporte intermodal respectivo; efectuada la exportación, un ejemplar del documento será devuelto a la aduana de origen con la anotación de haberse cumplimentado, conservando a su vez una copia para efectos estadísticos.

Artículo 19º Las oficinas de aduanas de los países en tránsito deberán constatar las condiciones de seguridad de las unidades de transporte, así como la inalteración de los precintos colocados, observando las mismas restricciones señaladas en el artículo anterior; dichas oficinas, a su vez, podrán precintar las unidades para efectos de vigilancia y control de la carga, haciendo constar los datos relativos en el documento de transporte intermodal, del que conservarán una copia para fines estadísticos.

Artículo 20º La empresa de transporte intermodal internacional, cuando actúe directamente en el transporte de mercancías, o el transportista que subcontrate de aquélla, que conduzca las unidades de transporte precintadas, los consignatarios o remitentes de las mercancías, y los encargados de los lugares en que se encuentren depositadas dichas unidades, tanto a la importación como a la exportación, serán responsables ante la aduana de la inviolabilidad de los precintos aduaneros colocados en ellas, así como de la seguridad de las mercancías que transporten.

/Artículo 21º

Artículo 21º Las unidades de transporte que contengan mercancías materia de una operación de tránsito, por regla general no serán sometidas por las Partes Contratantes a otras formalidades distintas a las previstas en el presente Convenio. Sin embargo, ninguna disposición se opone a la aplicación de otras reglamentaciones, especialmente aquéllas que tienen por objeto la moralidad, seguridad y sanidad públicas, o aquéllas basadas en consideraciones de orden veterinario o fitopatológico.

Artículo 22º Las Partes Contratantes que dependan del tránsito por determinado o determinados países, a través de los cuales ingrese también carga general fraccionada, podrán mantener en los puertos o lugares en donde se efectúen operaciones de tránsito, oficinas aduaneras encargadas de realizar todas las actuaciones y maniobras necesarias para la continuación del tránsito en unidades de transporte precintadas, para efectos de tramitación documental ante las autoridades aduaneras del país, transbordo, almacenamiento, fraccionamiento y cambio de modo de transporte. Dichas oficinas aduaneras, fuera de lo establecido en este artículo, podrán reglamentar su funcionamiento en convenciones bilaterales.

Artículo 23º Las Partes Contratantes podrán autorizar [dentro de sus propios territorios] descargas sucesivas de mercancías, conteridas en unidades de transporte precintadas, con miras a su aforo o desaduanaamiento, cuando no se altere o modifique la carga restante. Las autoridades aduaneras deberán colocar nuevos precintos en las unidades de transporte, cuyos números se harán constar en los documentos exigidos para la operación de que se trate [y/o bajo vigilancia permanente de la aduana entre las descargas sucesivas].

Artículo 24º Cuando en el curso del trayecto de las unidades de transporte las autoridades aduaneras rompan los precintos aduaneros para proceder a una inspección, harán constar en los documentos que se acompañen, las características del nuevo precinto colocado.

Artículo 25º Si por accidente u otra causa similar los precintos aduaneros de la unidad de transporte se rompiesen o se destruyera o averiara la mercancía en ella contenida, la autoridad aduanera del país en donde ocurra el percance o en su defecto otra autoridad competente, formulará un acta pormenorizada y adoptará las medidas necesarias para que el tránsito pueda continuar, debiendo acompañar un ejemplar del acta a la documentación respectiva.

Artículo 26º En caso de peligro inminente que haga necesaria la descarga de una parte o de la totalidad de la carga, el transportista, por propia iniciativa, adoptará las medidas que juzgue oportunas, observando el procedimiento indicado en el artículo anterior.

Artículo 27º Cuando la unidad de transporte llegue a una oficina de aduanas con los precintos violados o con huellas de alteración, destrucción o pérdida de la mercancía, y no se acompañe el acta referida en los artículos precedentes, dicha oficina, al efecto, llevará a cabo una inspección, debiendo levantar acta circunstanciada en la que se dé intervención al transportista.

Artículo 28º La inobservancia de las normas contenidas en el presente Convenio será sancionada de acuerdo con lo dispuesto en las respectivas legislaciones nacionales, pudiendo eliminarse, en forma temporal o definitiva, de los registros correspondientes a las empresas de transporte intermodal internacional y a los contenedores o demás unidades de transporte precintables, cuando la irregularidad verse sobre las mercancías o sobre las unidades precintables, respectivamente; a menos que se compruebe que existe responsabilidad conjunta, ya que en este caso a ambos se impondrá la sanción indicada.

Toda eliminación de los registros será notificada, en el plazo más breve, a las autoridades aduaneras de la Parte Contratante en cuyo

/ territorio esté

territorio esté establecida o domiciliada la persona de que se trate.

Artículo 29° Las empresas de transporte intermodal internacional serán responsables ante las autoridades aduaneras del pago de los derechos e impuestos a la importación que sean exigibles, en caso de inobservancia de las condiciones fijadas en el presente Convenio, a menos que pruebe a satisfacción de las autoridades aduaneras que las mercaderías objeto de reclamo:

- 1) Han sido exportadas, reexportadas o presentadas en la oficina de destino, sin haber sido utilizadas en el tiempo que media entre su introducción al país al amparo de la documentación legal, y su presentación a la oficina de destino.
- 2) Fueron demoradas o no presentadas en el itinerario previsto, debido a accidente, caso de fuerza mayor o error cometido de buena fe en el manejo de la carga.
- 3) Han quedado destruidas o irremediablemente perdidas a consecuencia de accidente o fuerza mayor.
- 4) Falten por causas inherentes a su naturaleza.
- 5) No coinciden con las indicaciones que figuran en el manifiesto y esta diferencia sea debida a un error cometido de buena fe en el momento de la carga o de la expedición de la mercadería, o en el momento de redactar el manifiesto.

Artículo 30° En caso de la constatación de irregularidades e infracciones, corresponde a las autoridades del país donde sean descubiertas, tomar las medidas necesarias para exigir el pago de derechos e impuestos a la importación.

Artículo 31° En caso de irregularidades que se constaten, ya sea en la documentación, en las unidades de transporte, o en la mercancía transportada, las Partes Contratantes, fuera de la aplicación de las medidas

/ previstas en

previstas en sus respectivas legislaciones, podrán:

- 1) Solicitar cualquier información que les permita realizar las investigaciones pertinentes, a las oficinas aduaneras de origen o tránsito de la mercadería, si aquella no puede obtenerse por otras vías.
- 2) Comunicar el hecho, de oficio y en el plazo más breve, a las autoridades aduaneras de las demás Partes afectadas, sin que ello signifique la obligación de tomar otras medidas distintas a las previstas en las respectivas legislaciones nacionales.

Artículo 32º El consignatario en el documento intermodal internacional, mediante solicitud en la que exprese razones atendibles, podrá pedir la finalización del transporte de la mercadería, en una oficina aduanera distinta a la que originalmente figure en dicho documento. Las autoridades aduaneras que autoricen esta operación deberán hacer conocer a la oficina aduanera de destino, tal hecho, solicitando su conformidad.

Artículo 33º Cada Parte Contratante proporcionará a cualquiera otra que lo solicite expresamente, muestras o fotografías de los precintos aduaneros que utilice.

Artículo 34º Las Partes Contratantes cuyos territorios sean limitrofes, se esforzarán en armonizar las competencias y las horas de apertura de las oficinas de aduanas correspondientes.

Artículo 35º La intervención del personal de aduanas, para la práctica de las formalidades aduaneras mencionadas en el presente Convenio, no darán lugar a pago alguno, a excepción de los casos en que se lleve a cabo en lugares u horas inhábiles.