



NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL

E/CEPAL/1054

ST/CEPAL/Conf.67/L.4/Rev.1
14 de septiembre de 1978

ORIGINAL: ESPAÑOL

CEPAL

Comisión Económica para América Latina

INFORME DE LA REUNION INTERGUBERNAMENTAL PREPARATORIA DE
UN PROYECTO DE CONVENCION LATINOAMERICANA SOBRE
RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PORTEADOR EN EL
TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL

(Santiago de Chile, 4 al 8 de septiembre de 1978)

INDICE

| | <u>Párrafo</u> | <u>Página</u> |
|--|----------------|---------------|
| I. ORGANIZACION DE LA REUNION | 1-14 | 1 |
| 1. Lugar y fecha | 1 | 1 |
| 2. Asistencia | 2- 3 | 1 |
| 3. Elección de la Mesa | 4 | 1 |
| 4. Temario | 5 | 1 |
| 5. Discursos inaugurales | 6-12 | 2 |
| 6. Sesión de clausura | 13 | 4 |
| 7. Documentación | 14 | 4 |
| II. RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES | 15-97 | 5 |
| 1. Observaciones generales sobre el proyecto de Convención | 15-24 | 5 |
| 2. Análisis del texto de la Convención | 25-94 | 9 |
| 3. Lugar y fecha de la próxima reunión | 95-97 | 34 |
| III. TEXTO DEL PROYECTO DE CONVENCION APROBADO POR LA REUNION | 98 | 35 |
| Anexo 1 Lista de Participantes | - | 49 |
| Anexo 2 Lista de Documentos | - | 54 |

I. ORGANIZACION DE LA REUNION

1. Lugar y fecha

1. La Reunión Intergubernamental Preparatoria de un proyecto de Convención latinoamericana sobre responsabilidad civil del porteador en el transporte terrestre internacional, se celebró del 4 al 8 de septiembre de 1978 en la sede de la CEPAL, en Santiago de Chile. Esta reunión se realizó en cumplimiento del programa de trabajo aprobado en el decimoséptimo período de sesiones de la Comisión, y después de realizadas las consultas pertinentes con los gobiernos de la región.

2. Asistencia

2. Participaron en esta Reunión representantes de 13 Estados miembros de la Comisión: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, Nicaragua, República Dominicana y Uruguay.^{1/}

3. Asistieron en calidad de observadores representantes de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Organización de los Estados Americanos (OEA), la Asociación Latino Americana de Ferrocarriles (ALAF), la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) y la Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carretera (ALATAC).

3. Elección de la Mesa

4. La Mesa quedó constituida de la siguiente manera:

Presidente: Julio A. Fernández Soto (Chile)

Primer Vicepresidente: Luiz Henrique Pereira da Fonseca (Brasil)

Segundo Vicepresidente: Wilfredo González Medina (Honduras)

Relator: Roberto Betancourt Ruales (Ecuador)

4. Temario

5. El temario de la Reunión fue el siguiente:

1. Elección de la Mesa.

2. Aprobación del temario.

^{1/} Véase la lista completa de participantes en el Anexo 1.

3. Observaciones generales sobre el proyecto de Convención latinoamericana sobre responsabilidad civil del porteador en el transporte terrestre internacional.
4. Examen del proyecto de Convención.
5. Otros asuntos.
6. Aprobación del informe de la reunión.

5. Discursos inaugurales

6. En la reunión inaugural hicieron uso de la palabra el Secretario Ejecutivo de la CEPAL y el Presidente de la Reunión.

7. Al dar la bienvenida a los representantes de los gobiernos, el Secretario Ejecutivo de la CEPAL expresó que en el decimoséptimo período de sesiones había quedado muy en claro que la organización debía prestar pleno apoyo a los gobiernos para permitir una acción eficaz en el campo de la fijación de normas uniformes acerca de la responsabilidad civil de las empresas de transporte terrestre internacional en toda América Latina. La realidad económica y social actual de la región exigía consolidar canales institucionales que le permitiesen unidad de acción y, en especial, facilitar la necesaria cooperación regional. Señaló que la labor realizada hasta ahora en relación con el tema que era objeto de la presente conferencia se había inspirado en los resultados y experiencias de otras regiones, pero teniendo siempre presente las capacidades y la realidad de América Latina.

8. Destacó el Secretario Ejecutivo que para la CEPAL era un privilegio organizar esta clase de reunión, que significaba pasar del campo de las ideas al de la acción concreta, y que a la vez le permitía tomar contacto con los intereses de los gobiernos. Finalmente, manifestó que le complacía sobremanera que la CEPAL sirviese de foro en la creación de la red institucional que necesitaba América Latina para seguir avanzando en el campo del comercio y el transporte internacionales.

9. El Presidente de la Reunión hizo en seguida una reseña de los antecedentes de ésta y destacó que en los distintos foros en que se había analizado el tema del transporte terrestre internacional se había coincidido en que había que dar prioridad al estudio de normas comunes sobre la responsabilidad civil del porteador en esta clase de transporte. Observó que el

Grupo de Expertos 2/ que él había tenido el honor de presidir había examinado el proyecto elaborado por la CEPAL en 1977 y había estimado conveniente incluir tan sólo las materias indispensables a fin de asegurar su pronta y adecuada aplicación, sin perjuicio de que posteriormente se considerara el estudio y la adopción de normas sobre otras materias afines.

10. Manifestó que el proyecto de Convención que sería analizado en esta Reunión, pretendía establecer en América Latina un sistema de responsabilidad que tuviese presentes, entre otros, los objetivos de promover el desarrollo del comercio internacional intralatinoamericano, reducir al mínimo el costo total que debía pagar el usuario por los servicios, garantizar una adecuada distribución de la carga entre los distintos medios de transporte terrestre, crear las condiciones para que la industria regional del transporte por carretera tuviese una estructura adecuada, asegurar que quienes participasen en el transporte internacional se viesen estimulados a adoptar las precauciones necesarias con respecto a las mercancías, promover una mayor participación de las empresas de seguro latinoamericanas en el mercado regional de seguros, y velar por que las reglas del transporte terrestre internacional fuesen claras y fáciles de aplicar.

11. Agregó que la contribución concreta de la Convención propuesta al logro de los objetivos anteriores era la de definir con precisión las normas relativas al cuidado en el manejo de la mercancía, y delimitar el monto, por kilogramo de peso bruto, de la responsabilidad del porteador por no cumplimiento de estas normas.

12. Hizo presente que, en la actualidad, el transporte terrestre internacional en América Latina contaba con una red de infraestructura física bastante completa, pero que el desarrollo de esta infraestructura no había sido acompañado de la creación de un marco institucional adecuado que permitiese utilizarla en forma efectiva.

2/ Grupo de Expertos para redactar un proyecto de Convención latinoamericana sobre responsabilidad civil de los porteadores en el transporte terrestre internacional (Santiago de Chile, 29 de noviembre a 2 de diciembre de 1977), al que en adelante se denominará Grupo de Expertos.

6. Sesión de clausura

13. En la última sesión de trabajo, realizada el 8 de septiembre en la tarde, la Reunión aprobó el presente informe. En la ceremonia de clausura hicieron uso de la palabra el Secretario Ejecutivo Adjunto de la Comisión Económica para América Latina, señor Manuel Balboa, quien agradeció a los delegados su valiosa colaboración en la preparación del proyecto de Convención; el señor Jorge Camejo, Presidente de la Delegación del Uruguay, quien solicitó al integrante de su delegación, señor Alejandro José Nácere que hablara a nombre de las delegaciones participantes, y finalmente, el señor Julio A. Fernández Soto, presidente de la Reunión, agradeció a los representantes gubernamentales el espíritu de colaboración constructiva demostrado en el curso de los debates y a la secretaría por el eficiente apoyo prestado a la reunión.

7. Documentación

14. En sus deliberaciones, los participantes tuvieron ante sí la documentación que figura en el anexo 2 del presente informe.

II. RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

1. Observaciones generales sobre el proyecto de Convención

15. La secretaría de la CEPAL expresó que en América Latina ya existe una infraestructura física que sirve a las importaciones y exportaciones de cada país. En lo que toca al comercio con países de otras regiones, tal infraestructura se apoya en acuerdos internacionales que establecen reglas fijas y claras sobre el comercio y el transporte, que constituyen una infraestructura institucional y que comprenden la Convención de Varsovia, sobre transporte aéreo, y las Reglas de La Haya, en materia de transporte marítimo. En cambio, se carece de un instrumento de esta naturaleza respecto del transporte terrestre en el plano latinoamericano. Los representantes de los gobiernos que asisten a la presente reunión tienen interés en adoptar un proyecto de convención que, aparte de reunir los requisitos técnicos del caso, responda a la necesidad de llenar el vacío que hay actualmente en estas materias y que resulte aceptable al mismo tiempo a los gobiernos y a los diversos sectores nacionales que serán afectados por sus disposiciones. Lo que se desea es una convención que, en el momento oportuno, sea ratificada y puesta en práctica por los gobiernos.

16. Hizo presente la secretaría que el proyecto de Convención latinoamericana sobre responsabilidad civil del porteador en el transporte terrestre internacional de mercancías (CRT) incluye textualmente varias disposiciones contenidas en otras convenciones. Esto refleja el deseo de recoger la experiencia y el trabajo de otras personas vinculadas con los problemas que confronta América Latina en el transporte internacional. Sin embargo, el proyecto de Convención en estudio difiere en varios aspectos, de primordial importancia, de otras convenciones análogas. Ello porque se cuenta con la ventaja de partir de una hoja en blanco que permite considerar las experiencias extracontinentales a la luz de las necesidades reales de América Latina. Desde luego, el proyecto CRT establece normas comunes de responsabilidad para todos los porteadores que participan en el transporte terrestre internacional, sea éste por ferrocarril o por carretera. En segundo lugar, la CRT, pese a aplicarse a diferentes medios de transporte, se circunscribe

a materias muy específicas. No pretende reglamentar el contrato de transporte, porque se ha estimado que en esta materia conviene legislar por etapas.

17. Los criterios que se tuvieron presentes para decidir qué materias había que incluir en la Convención y cuáles deberían dejarse fuera, fueron dos: primero, incluir sólo aquellas materias cuyo tratamiento fuese aplicable en los mismos términos a cualquier medio de transporte terrestre en América Latina y segundo, excluir todo aquello que no fuese indispensable para la aplicación de las reglas sobre la responsabilidad civil. Se procuró llegar a un proyecto de Convención que incluyera el mínimo de materias a fin de facilitar su aprobación, ratificación y aplicación. Así, los países latinoamericanos podrán aprovechar de inmediato las ventajas que entraña contar con normas comunes sobre la responsabilidad civil del porteador, sin tener que aguardar a que se haya legislado en el plano multinacional sobre otros aspectos del transporte.

18. A continuación, la secretaría de la CEPAL señaló que la CRT se distingue de otras convenciones porque contempla tres situaciones de aplicabilidad. Una, en que ésta es obligatoria, a cuyo respecto el proyecto se muestra muy cauteloso, pues se limita al transporte terrestre entre países signatarios. Otra en que las partes acuerdan incorporar las disposiciones de la Convención en su propio acuerdo de transporte, y una tercera en que el cargador desea que la mercancía quede bajo el amparo de la convención y así lo notifica al porteador.

19. Tanto la aplicabilidad unilateral como aquélla que se produce por acuerdo de las partes pueden afectar el transporte terrestre y otras operaciones accesorias al movimiento internacional de mercancías por vía marítima o aérea. La idea de no limitar la posibilidad de aplicar la Convención se originó en el deseo de uniformar, hasta donde sea factible, las normas sobre responsabilidad civil que se aplican al transporte terrestre internacional.

20. Por último la secretaría de la CEPAL agradeció a los organismos las valiosas sugerencias que se le habían formulado, las que permitirían mejorar el texto de la CRT.

21. El observador de la UNCTAD expresó que su organización había querido estar presente en esta reunión por considerar que la cooperación con la CEPAL en lo relativo al transporte revestía gran importancia. Manifestó

que resoluciones de la Asamblea General y del Consejo Económico y Social le habían dado responsabilidad primordial a la UNCTAD en relación con el transporte multimodal y el uso de contenedores. Felicitó a los países miembros de la CEPAL por haber emprendido una tarea tan importante dentro del campo del derecho internacional del transporte. Asimismo, observó que en vista de la importancia de este tema con relación al transporte multimodal su organización veía con complacencia que el proyecto de Convención aprobado por el Grupo de Expertos en 1977 fomentaba la uniformidad en los diferentes medios de transporte al tomar en cuenta la forma y el espíritu de las demás convenciones internacionales sobre transporte.

22. Una delegación observó que en CEPAL, desde su decimoséptimo período de sesiones, ésta era la primera vez que los gobiernos tenían la oportunidad de expresar sus puntos de vista acerca de la conveniencia de la Convención por lo que resultaba interesante escuchar las diversas opiniones al respecto. Añadió que le preocupaba el número reducido de países que habían concurrido a la reunión y se preguntaba si ello obedecería a falta de voluntad política de los gobiernos de adoptar una CRT. A su juicio, una Convención como la que se encontraba en estudio sólo reviste importancia si representa la voluntad política de un número apreciable de países. Indicó que en la segunda mitad del siglo veinte se había comprobado la conveniencia de uniformar las normas que reglamentan diversos aspectos de la actividad humana; sin embargo, añadió, las normas sólo tienen validez cuando participan en su formación numerosos países. El ideal de uniformidad sólo se alcanza si hay voluntad política. En lo que respecta al tema de la Convención en estudio, hay varias opciones: una es adoptar las normas que rigen en la materia en los países desarrollados; otra, tratar de encontrar una fórmula menos ambiciosa, pero que corresponda a los intereses de América Latina. Finalmente, podría optarse por no aprobar ningún texto en esta oportunidad y esperar un momento más propicio, una vez que haya habido oportunidad de realizar mayores consultas. Según la forma en que se desarrollaran los debates de la presente reunión, se resolvería cuál de las dos últimas opciones es más aceptable, puesto que la primera opción se consideró excluida de antemano por razones obvias.

23. El representante de otra delegación manifestó que, si bien es cierto que el número de representantes que asiste a esta reunión no es tan amplio como se habría deseado, los gobiernos que han acudido a la reunión están en condiciones de analizar un texto. Además, el proceso que ahora comienza tendrá otras etapas, que complementarán la labor que se lleve a cabo en la presente reunión, y que ofrecerán oportunidad para que otros gobiernos se incorporen al debate en el futuro.

24. Una delegación expresó que en estos momentos hay buenos argumentos para concertar acuerdos multilaterales en materia de transporte. A su juicio, es muy conveniente uniformar las disposiciones relativas a la responsabilidad civil en el transporte terrestre, tal como se ha hecho en otras regiones y como sucede con el transporte marítimo y el transporte aéreo. Estuvo de acuerdo en que, para adoptar la Convención, es preciso que haya voluntad política. Expresó que para el éxito de la reunión conviene analizar el texto que ha sido propuesto y dejar constancia de los puntos de vista que den a conocer los distintos países. Si hubiese discrepancias o no se llega a acuerdo sobre un texto determinado, éste podría dejarse entre corchetes, para estudiarlo más a fondo y tomar una decisión posteriormente. En todo caso, la discusión que tenga lugar en esta oportunidad deberá siempre considerarse como un avance.

2. Análisis del texto de la Convención.

Consideración del artículo 1

25. El texto del artículo, tal como fue aprobado por el Grupo de Expertos, es el siguiente:

ARTICULO 1 - Definiciones

Para los efectos de la presente Convención:

1. Se entiende por "transporte terrestre internacional" la actividad en virtud de la cual se transportan por vía terrestre, manipulan o almacenan mercancías, a título oneroso, cuando dichas operaciones formen parte del traslado de aquéllas desde el territorio de un Estado al de otro.
2. Se entiende por "mercancías" todo bien susceptible de ser transportado. El término "mercancías" incluye animales vivos. Cuando la mercancía se encuentra acomodada en contenedores, paletas u otros dispositivos análogos de transporte o cuando está embalada, el término "mercancías" incluye tal dispositivo de transporte o embalaje, si éste ha sido suministrado por el cargador.
3. Se entiende por "almacenamiento" la custodia de la mercancía en un almacén, depósito o áreas a cielo abierto.
4. Se entiende por "manipulación" la realización de cualquier operación de carga, transbordo, o descarga de mercancías, comprendidas las operaciones eventualmente efectuadas para formar o deshacer los lotes.
5. Se entiende por "porteador, transportador o transportista" cualquier persona que se obliga a efectuar el transporte internacional de mercancías definido en el inciso primero del presente artículo, de acuerdo a las disposiciones legales pertinentes.
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.

26. Se sugirió agregar en el primer inciso a la expresión "transporte terrestre internacional" las palabras "de mercancías". La sugerencia fue aceptada, cambiándose levemente la redacción de todo el inciso, a fin de que, con el cambio introducido, no resulte redundante.
27. Una delegación hizo notar su reserva a la tercera frase del inciso segundo, por ser contraria a la legislación de su país, de acuerdo con la cual los contenedores forman parte del equipo del transportista. Se acordó dejar esta frase entre corchetes para permitir la reformulación de su redacción en la próxima reunión.
28. Se sugirió agregar al final del inciso tercero la frase "cuando éste sea realizado por el porteador, por sus agentes, o bajo su responsabilidad". En vista de las reservas de una delegación, la modificación sugerida fue agregada entre corchetes.
29. Se propuso agregar al final del inciso cuarto la misma frase agregada al inciso 3. Así se acordó, con la reserva y en la forma ya expresada.
30. A sugerencia de una delegación, se acordó que en el inciso quinto dijese "cualquiera persona", en vez de "cualquier persona". Asimismo, se acordó intercalar la palabra "terrestre" entre las palabras "transporte" e "internacional". En lo que respecta a la expresión "porteador, transportador o transportista", ante la solicitud de una delegación de que se dejase uno solo de los términos, se aclaró que tal posibilidad se había analizado en la reunión de expertos y que se había acordado expresamente incluir los tres términos como sinónimos a solicitud de una delegación y atendiendo a que en los distintos países se acostumbra utilizar uno u otro de ellos.
31. Una delegación pidió que en el inciso sexto la expresión "persona" se ampliara y aclarara, de manera que comprenda también a las empresas. Se aclaró que el término "persona" se había empleado en forma genérica, y que por lo tanto incluía tanto personas naturales como jurídicas. En consecuencia, no había necesidad de mayor precisión. También se acordó intercalar la palabra "terrestre" entre "transporte" e "internacional".
32. Con respecto al inciso séptimo se hizo la misma precisión sobre el uso del término "persona".

33. Una delegación solicitó que, para ser consecuentes con la aclaración hecha respecto de la palabra "persona" en los incisos sexto y séptimo, se eliminara del inciso octavo la expresión "o entidad". Asimismo, se acordó cambiar el artículo "los" por "sus" y, al final de la frase, eliminar la expresión "de dicha persona o entidad".

34. Al discutirse el texto del artículo 3 - Duración de la responsabilidad del porteador, una delegación sugirió la conveniencia de agregar al artículo 1 - Definiciones, un numeral 9 en que se diese una definición de la carta de porte. Otra delegación pidió que tal numeral quedase entre corchetes.

/Consideración del

Consideración del artículo 2

35. El texto del artículo, tal como fue aprobado por el Grupo de Expertos es el siguiente:

ARTICULO 2 - Ambito de aplicación

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

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

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

3. La presente Convención será aplicable al transporte internacional de mercancías cuando sea realizado por instituciones, organismos o empresas de un Estado Parte.

4. La presente Convención no será aplicable al transporte realizado con arreglo a Convenios Postales Internacionales.

* Véase definición en el artículo 1, inciso 1.

36. Una delegación preguntó si el texto del artículo contemplaba el caso del transporte que tiene origen y destino en un país, pero que debía pasar por el territorio de un tercero. El representante de otra delegación que había participado en la reunión del Grupo de Expertos, expresó que efectivamente no se había trabajado sobre esa base y que hacerlo ahora modificaría substancialmente el alcance de la Convención. A continuación, varias delegaciones manifestaron que, en general consideraban la redacción del artículo poco clara y coherente. Se precisó que la intención había sido considerar los casos en que la aplicación de la Convención es obligatoria; aquellos en que sólo lo es si el cargador lo desea y finalmente, aquellos en que la Convención sólo se aplica si hay acuerdo entre el cargador y porteador al respecto.

37. El empleo del término "cargador" fue objeto de amplio debate ya que varias delegaciones estiman que no se aclara debidamente si se refiere sólo al contratante original o si, en cambio, comprende a un porteador principal frente al subcontratista de un tramo del transporte. En general, lo que preocupa es lo que ocurre en los casos de fraccionamiento del contrato con la responsabilidad de los diferentes porteadores que intervienen. Una delegación planteó sus dudas sobre la conveniencia de permitir que sea el cargador quien determine si se trata o no de una operación de transporte internacional.

38. En lo que respecta al párrafo segundo del inciso 2, varias delegaciones observaron que no procede incluirlo puesto que, de acuerdo con los principios generales de derecho, en los Estados no partes se puede acordar libremente aplicar la Convención; en cambio en los Estados Parte, los contratantes no pueden decidir a su arbitrio si la aplican o no.

39. En vista de que no hubo acuerdo sobre los cambios que habría que introducir en el texto para que los conceptos queden debidamente esclarecidos se propuso establecer un pequeño grupo de trabajo que trate de acordar una redacción aceptable a los países que han manifestado dudas y discrepancias para que pueda ser sometida a la consideración de la sala, para un nuevo análisis. Al dar cuenta del resultado de sus deliberaciones el grupo de trabajo así establecido dejó constancia de que no se incluyó la posibilidad de aplicación voluntaria de la Convención por haberse manifestado consenso en excluirlo durante los debates anteriores en la sala. Una delegación propuso sustituir el término "ejecuten" por "regulen", en el inciso 4 del texto propuesto. A solicitud de una delegación, se modificó la redacción del inciso 4, para incorporar expresamente una referencia al transporte marítimo fluvial o lacustre.

40. Otra delegación propuso eliminar la palabra "necesario" después de "circunstancial" en el inciso cuarto; también se sugirió agregar después de "transporte terrestre" la expresión "internacional de mercancías" en el mismo inciso.

41. Una delegación propuso eliminar en el inciso 1 la expresión "por sí o por sus dependientes" en atención a que ello queda claramente entendido por la definición dada en el inciso 8 del artículo 1. Del mismo modo, otra delegación propuso que se eliminara en todo el artículo, después

de la expresión "transporte terrestre internacional de mercancía" la referencia a "definido en el inciso primero del artículo primero". Otras delegaciones insistieron en que tal mención se mantuviese en el inciso primero pero aceptaron que fuera eliminada en los incisos segundo y tercero.

42. El texto propuesto por el grupo de trabajo fue aprobado con las modificaciones arriba expresadas.

/Consideración del

Consideración del artículo 3

43. El texto del artículo, tal como fue aprobado por el Grupo de Expertos, es el siguiente:

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 hacerse, de conformidad con las leyes o reglamentos aplicables en el lugar de la entrega.

44. La delegación de Uruguay propuso agregar los incisos tercero, cuarto y quinto que figuran en el texto propuesto por la secretaría en el documento ST/CEPAL/Conf.67/L.3.

45. Varias delegaciones señalaron que no tenían instrucciones de sus respectivos gobiernos en el sentido de hacer suyo el texto de los posibles incisos tercero, cuarto y quinto, y propusieron encerrarlos entre corchetes con el fin de considerarlos en la próxima Reunión Intergubernamental Preparatoria, según lo contemplado en el punto 5 del temario. Indicaron que era necesario estudiar las diferencias con las diferentes legislaciones nacionales al respecto.

46. Una delegación sugirió además a la secretaría que realice un examen de los convenios bilaterales sobre carta de porte, para ver la posibilidad de conflictos.

47. Una delegación sugirió que el inciso tercero se inicie con la frase siguiente: "Cuando las mercancías queden bajo la custodia del porteador, éste emitirá una carta de porte, conocimiento de embarque o guía..." Ante una consulta, la delegación aclaró que la modificación implica la obligación de emitir carta de porte.

48. Una delegación propuso asimismo que en el artículo 1 - Definiciones, se incorpore una definición de carta de porte, la cual quedaría también entre corchetes, en los siguientes términos: /Se entiende por "carta de porte, conocimiento de embarque o guía" el documento que emite el porteador acreditando que ha tomado a su cargo las mercancías para su entrega según lo convenido/.

49. Una delegación estimó indispensable que se consigne en la carta de porte, conocimiento de embarque o guía el valor de la mercancía.

/Consideración del

Consideración del artículo 4

50. El texto del artículo, tal como fue aprobado por el Grupo de Expertos, es el siguiente:

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 el plazo, dentro de aquél que sería razonable exigir normalmente a un porteador, teniendo presentes las circunstancias del caso.
 3. La persona facultada para reclamar por la pérdida de la mercancía podrá 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.
51. La secretaría de la CEPAL hizo una exposición sobre el sistema de responsabilidad adoptado en el proyecto de Convención. Este se basa en el principio de culpa o negligencia, completándolo, lo cual lo transforma en un sistema de "responsabilidad estricta o de culpa presunta", como existe en otras convenciones internacionales.
52. Se destaca que el proyecto de Convención hace imperativos los casos de responsabilidad, determina claramente a quien corresponde el peso de la prueba y amplía los lugares de jurisdicción en casos de perjuicios. Como contrapartida, pone un límite a la responsabilidad del porteador. Todo lo anterior facilita el transporte para todos los interesados.

53. Se manifestó que el cambio de un sistema de responsabilidad estricta por otro de responsabilidad objetiva tendería a obstaculizar el comercio internacional y no contribuiría a mejorar el sistema de seguros, por lo cual se prefería la fórmula propuesta por el proyecto de Convención.

54. Una delegación observó que, debido a las condiciones en que se desarrolla el transporte terrestre en América Latina, no podría apoyar los dos primeros incisos si no se eliminaba la demora en la entrega como causa de responsabilidad del porteador terrestre, e indicó que deseaba estudiar más detenidamente el problema. Por ello, propuso colocar entre corchetes lo pertinente a la demora en la entrega en los incisos primero, segundo y tercero del artículo 4. Las frases que quedarían entre corchetes son las siguientes: En el inciso primero, ["así como toda demora en la entrega"] ... ["o demora,"] (se agrega "o" antes de la palabra "avería"); en el segundo inciso todo el texto; ["de acuerdo con lo establecido en el inciso segundo del presente artículo"] en el inciso tercero.

55. Respecto del plazo mencionado en el inciso tercero, una delegación sugirió el de 60 días. Otra delegación manifestó que, tomando en cuenta la naturaleza de la mercadería, dicho plazo puede ser estipulado por las partes. Quedaron entre corchetes: ["60 días consecutivos o el plazo estipulado por las partes según la naturaleza de la mercancía,"]

56. Respecto del inciso cuarto, varias delegaciones hicieron observaciones sobre su sentido y redacción. Finalmente, se acogió la proposición de suprimir la última frase, "cuando dichos agentes, dependientes o terceros actúen en el ejercicio de sus funciones", por considerar que es redundante y que puede traer problemas de interpretación.

57. A solicitud de una delegación, se agregó la palabra "aun" en la primera frase del inciso cuarto, la cual quedaría como sigue: "El porteador será responsable aun de los hechos y omisiones de ...", etc.

58. Una delegación planteó la posibilidad de que un cargador desee recuperar la mercancía que haya sido considerada perdida o sea encontrada posteriormente, manifestando que dicho caso podría contemplarse en un futuro examen, sin que ello signifique su inclusión en las disposiciones de la Convención.

59. Ante la consulta de una delegación, se explicó que, en razón de que no todos los países latinoamericanos tienen sistemas de responsabilidad basados en legislaciones originarias del Derecho romano, no se usó la expresión culpa leve al determinar el sistema de responsabilidad, y sólo se ha hablado en general de negligencia.

Consideración del artículo 5

60. El texto del artículo, tal como fue aprobado por el Grupo de Expertos, es el siguiente:

ARTICULO 5 - Exoneración de responsabilidad

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

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.

61. Una de las delegaciones observó que, en su país, la legislación en materia de ferrocarriles se aplica por analogía al transporte por carretera y en vista de que la Convención se refiere a ambas clases de transporte, propuso que se incluyesen ciertos casos de exoneración de responsabilidad contemplados en esta legislación y que no aparecen en el texto actual de

/la Convención.

la Convención. El observador de uno de los organismos asistentes a la reunión manifestó la opinión de que el texto propuesto sería aceptable si incluyese expresamente el transporte en camiones, puesto que de lo contrario se daría una dualidad de criterios entre dos medios de transporte.

62. No habiéndose llegado a acuerdo sobre la materia y a solicitud de otra delegación, que observó que el transporte ferroviario reviste gran importancia en su país, se acordó agregar uno de los casos propuestos como letra j) del inciso primero, entre corchetes, para someterlo a mayor análisis. En lo que toca a los otros dos casos, el delegado del gobierno proponente acordó retirar la propuesta, siempre que se dejara constancia de ella en el informe. Estos dos casos se refieren, respectivamente, a las pérdidas y averías de la mercancía que sean imputables a las operaciones de carga y descarga realizadas por el reclamante y a aquéllas que sufra la mercancía cuando sea transportada en vagones cerrados o abiertos arrendados por el reclamante, bajo su custodia y vigilancia, si las pérdidas o averías son consecuencia de un riesgo que dicha vigilancia debía evitar.

63. A propuesta de otra delegación se acordó agregar al inciso primero una letra k), relativa a las marcas.

64. Debido a que no pudo llegarse a acuerdo acerca de la supresión de la letra f) del inciso primero, se acordó dejarlo entre corchetes, para resolverlo en una próxima reunión.

65. Hubo un amplio debate acerca de la naturaleza y extensión de la enumeración de este inciso. Algunas delegaciones se mostraron partidarias de ampliarla, otras en cambio estimaron que mientras mayor sea el número de casos de exoneración menor es la responsabilidad del porteador.

66. El inciso segundo no suscitó mayor debate y quedó aprobado con la salvedad de que las expresiones "o demora en la entrega" queden entre corchetes, tal como en los otros lugares del artículo en que figura, tal como solicitó una delegación al examinarse el texto del artículo 4.

67. Una delegación fue de opinión de que el inciso tercero debería suprimirse, puesto que en la práctica se traduce en complicaciones. Manifestó que el principio básico es que el porteador es responsable y no conviene introducir elementos de una eventual relación entre el porteador y un tercero. En vista de que varias delegaciones expresaron su inquietud

acerca de este inciso, se solicitó a la secretaría que diese a conocer las razones para haberlo incluido. La secretaría distribuyó un documento en que hace una exposición de las razones y a la vez propone un texto alternativo. Dos delegaciones propusieron pequeñas modificaciones al nuevo texto sugerido a fin de aclarar su contenido. La delegación que inicialmente se había mostrado contraria a su inclusión reiteró que, a su juicio, introducir el concepto de culpa concurrente haría aún más difícil la liquidación de la responsabilidad. Esta posición tuvo el apoyo de otra delegación, que manifestó que el caso de la culpa concurrente está previsto en todas las legislaciones y que el derecho privado contempla la proporcionalidad de la indemnización. Luego de un amplio debate acerca de la conveniencia de incluir este inciso se acordó, finalmente, incluir el nuevo texto presentado por secretaría con las modificaciones propuestas, todo ello entre corchetes, para agotar la discusión del tema en una próxima reunión.

Consideración del artículo 6

68. El texto del artículo, tal como fue aprobado por el Grupo de Expertos, es el siguiente:

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.
69. Al discutirse este artículo, varias delegaciones señalaron su voluntad de buscar una fórmula para armonizar todos los intereses en juego.
70. Una delegación señaló que no estaría en condiciones de apoyar el texto del artículo 6 tal como figura en el proyecto de Convención, por cuanto opina que la responsabilidad del porteador debe basarse en el valor de la carga y no en el peso de la misma. Expresó asimismo que no consideraba conveniente para el comercio y el transporte de la región limitar la responsabilidad del porteador al peso de la carga.
71. Varias delegaciones concordaron en que la responsabilidad del porteador debe limitarse en función del valor declarado de la mercancía. Una delegación planteó la posibilidad de que dicho valor no hubiera sido declarado, en cuyo caso se haría necesaria una disposición especial limitando la indemnización. Otra delegación afirmó que no es esto lo que se comprueba

en la práctica de la región, puesto que es siempre necesaria la declaración de valor de la mercancía exportada o importada. Varias delegaciones señalaron que la limitación de responsabilidad en el transporte aéreo tiene fundamentos diferentes a los que deberían considerarse en el caso del transporte terrestre.

72. Se formó un grupo de trabajo para redactar un nuevo artículo 6. En el curso de las deliberaciones acerca del texto resultante no se llegó a ningún acuerdo, y se remitió el estudio del tema a reuniones posteriores. Hubo cuatro opciones propuestas, las cuales se consignan a continuación.

OPCION A

Eliminar el artículo.

OPCION B

1. Cuando con arreglo a lo dispuesto en la presente Convención el porteador deba pagar una indemnización por la pérdida total o parcial de la mercancía, dicha indemnización no podrá exceder de una suma equivalente al valor declarado de la mercancía en la carta de porte.
2. En el evento de que por cualquier causa no se hubiere indicado en la carta de porte el valor de la mercancía transportada, la indemnización quedará limitada hasta el equivalente de 8 dólares por kilogramo de peso bruto de la mercancía perdida o averiada.
3. La responsabilidad del porteador por la demora en la entrega conforme a lo previsto en el artículo 4 no podrá ser superior a la contraprestación efectuada a cambio del transporte de la mercancía objeto de la demora, salvo que las partes expresamente hubieren convenido una mayor.
4. La responsabilidad global del porteador con arreglo a los incisos segundo y tercero del presente artículo no podrá ser en ningún caso superior al límite establecido en el inciso segundo del presente artículo para la pérdida total de la mercancía respecto de la cual se incurrió en dicha responsabilidad.

OPCION C

1. Cuando con arreglo a lo dispuesto en la presente Convención el porteador deba pagar una indemnización por la pérdida total o parcial

de la mercancía, dicha indemnización no podrá exceder de una suma equivalente al valor declarado de la mercancía en la carta de porte.

OPCION D

1. Cuando con arreglo a lo dispuesto en la presente Convención el porteador deba pagar una indemnización por la pérdida total o parcial de la mercancía, la misma como única indemnización no podrá exceder de la suma equivalente al valor declarado de la mercancía en la carta de porte con un máximo de ... por kilogramo de peso bruto.
 2. La responsabilidad del porteador por la demora en la entrega conforme a lo previsto en el artículo 4 no podrá ser superior a la contraprestación efectuada a cambio del transporte de la mercancía objeto de la demora.
 3. La responsabilidad global del porteador con arreglo a los incisos primero y segundo del presente artículo no podrá ser en ningún caso superior al límite establecido en el inciso primero del presente artículo para la pérdida total de la mercancía respecto de la cual se incurrió en dicha responsabilidad.
73. La delegación que presentó la opción B, expresó que la cifra de 8 dólares por kilogramo se consideraba indicativa. Asimismo expresó que en su fijación definitiva consideraba más conveniente utilizar una unidad de cuenta más estable, es decir, los Derechos Especiales de Giro (DEG).

Consideración del artículo 7

74. El texto del artículo, tal como fue aprobado por el Grupo de Expertos, es el siguiente:

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.

75. Al tratarse este artículo, se observó que irían entre corchetes las expresiones relacionadas con la demora en la entrega, de acuerdo con la observación formulada por una delegación al artículo 4, en la cual se sugería suprimir toda referencia a dicha demora.

76. Se señaló que se habían utilizado las expresiones "hecho u omisión dolosos, o de culpa que se equipare al dolo y a sabiendas de que probablemente producirían esa pérdida...", a pesar de que pudiera haber una redundancia aparente, por cuanto no todas las respectivas legislaciones nacionales definen del mismo modo los términos en cuestión, y para evitar toda posible ambigüedad.

77. Se aclaró asimismo que, de acuerdo con la redacción del artículo, el reclamante debe comprobar la culpa del porteador.

Consideración del artículo 8

78. El texto del artículo, tal como fue aprobado por el Grupo de Expertos, es el siguiente:

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.

79. Se observó que la última frase del inciso tercero debía ir entre corchetes, pues se refiere al artículo 6, cuyo texto ha sido objeto de observaciones.

80. Se señaló que el artículo se redactó de modo que el porteador pueda acogerse a él ante cualquier acción en su contra, y que para mayor claridad la secretaría propuso el texto contenido en el documento ST/CEPAL/Conf.67/L.3. Una delegación hizo suyo ese texto, presentándolo como moción.

81. Una delegación pidió mantener entre corchetes el primer inciso del artículo. Otra delegación sugirió cambiar "reclamaciones" por "acciones" en el título del mismo, y modificar la última frase del inciso primero del texto propuesto en el documento ST/CEPAL/Conf.67/L.3, la cual diría "aunque la acción se funde en la responsabilidad extracontractual o en otra causa".

82. Se aclaró que es conveniente mantener la expresión "otra causa" debido a que cubre casos contemplados en las legislaciones basadas en la common law.

/Consideración del

Consideración del artículo 9

83. El texto del artículo, tal como fue aprobado por el Grupo de Expertos, es el siguiente:

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 de días hábiles a contar de la fecha en que tuvo lugar dicha revisión o inspección conjunta.
3. En el caso de pérdida total o parcial o avería ciertas o presuntas, el porteador y el consignatario se otorgarán recíprocamente todas las facilidades razonables para proceder a la constatación del hecho o a la revisión o inspección de la mercancía.
4. No habrá lugar al pago de indemnización por demora en la entrega a menos que se haya notificado el hecho por escrito al porteador dentro de días hábiles a contar del día en que la mercancía fue entregada al consignatario.
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.

84. Una delegación pidió que se sustituyera el término "notificación" por la expresión "dar aviso", que no exige formalidades y es más flexible. De lo contrario, se vería perjudicado el reclamante. Otra delegación observó que lo fundamental no es el mecanismo del aviso sino el hecho de la prueba. Al parecer, el término "notificación" no tiene la misma connotación en todos los países, puesto que tan sólo en algunos entraña formalidades de índole judicial. Al cabo de un prolongado intercambio de puntos de vista se acordó conservar el término que figura en el proyecto original, consignando en el informe que la

/notificación puede

notificación puede ser judicial o extrajudicial, siempre que en este último caso ella pueda comprobarse fehacientemente.

85. En lo que toca a los plazos a que se refiere el inciso primero, una delegación opinó que no es preciso establecer dos plazos diferentes pues ello puede originar confusiones y complicaciones. Luego de analizarse el punto, se acordó conservar dos opciones para el plazo, cuando la pérdida o avería sean manifiestas. En vista de que surgieron discrepancias respecto del término "manifiestas" se resolvió agregar la expresión "o aparentes". Sin embargo, como otra delegación aún abrigaba dudas sobre la conveniencia de establecer dos plazos, solicitó que todo el inciso quedara encerrado entre corchetes.

86. Al analizarse el inciso segundo de este artículo, una delegación propuso adoptar el texto alternativo propuesto por la secretaría en el documento ST/CEPAL/Conf.67/L.3. Se acogió la sugerencia, como asimismo la propuesta de otra delegación de que a continuación de "examen o inspección conjuntos por las partes" se agregue "del que se deje constancia por escrito". Para concordar con la mantención del término notificación, se acordó sustituir la palabra "aviso" por "notificación" en la redacción adoptada para el inciso segundo.

/Consideración del

Consideración del artículo 10

87. El texto del artículo, tal como fue aprobado por el Grupo de Expertos, es el siguiente:

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 acuerdos aprobados u homologados por una resolución emanada del Tribunal competente.

88. Una delegación solicitó dejar entre corchetes la expresión "a falta de convención", por temer que, en definitiva, el porteador sea quien siempre elija el Tribunal. Manifestó que resultaba necesario buscar una fórmula más equitativa para los intereses de las partes, con la cual se evite que un cargador firme un contrato en que esté determinado previamente el Tribunal en caso de conflicto. Una delegación observó que la Convención no tendría objeto si, pese a ella, las partes siguen teniendo libertad absoluta para recurrir al Tribunal que desean. Manifestó además, que conviene clarificar la redacción agregando después de "a falta de convención", la expresión "o cuando fuere legalmente inaplicable". Ambas propuestas quedaron incorporadas al texto entre corchetes, para su ulterior estudio.

Consideración del artículo 11

89. El texto del artículo, tal como fue aprobado por el Grupo de Expertos, es el siguiente:

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.

90. Respecto del plazo de prescripción contemplado en el artículo, una delegación señaló que éste no sería suficiente en el caso en que fuese necesaria una acción criminal para establecer el dolo. Para resolver dicha inquietud, las delegaciones concordaron en aceptar la siguiente redacción del inciso primero del artículo, sugerida por el observador de ALATAC:

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

/Conisderación de

Consideración de los artículos 12, 13 y 14

91. El texto de estos artículos, tal como fue aprobado por el Grupo de Expertos, es el siguiente:

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 - Del depositario

1. El depositario de la presente Convención será el Secretario General de las Naciones Unidas.*
2. Las funciones del depositario serán las de estilo en el campo internacional y en particular las siguientes:
 - a) custodiar el texto original de la Convención y los plenos poderes que se le hayan remitido;
 - b) extender copias certificadas conformes del texto original y preparar todos los demás textos de la Convención en otros idiomas que pueden requerirse en virtud de la Convención y transmitirlos a las partes y a los Estados señalados en el inciso primero del artículo 14;
 - c) recibir 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.
3. De surgir alguna discrepancia entre un Estado y el depositario acerca del desempeño de las funciones de éste, el depositario señalará la cuestión a la atención de los Estados signatarios y de los Estados contratantes.

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

ARTICULO 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 primero 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.

92. Una delegación expresó que era conveniente revisar los artículos 12, 13 y 14 en la próxima reunión, para asegurar su concordancia con las normas que regulan estas materias en las convenciones internacionales.

93. Una delegación propuso poner entre corchetes la frase "Las reservas expresadas a la firma de la presente Convención se aceptarán sólo si son aprobadas por ... de las otras Partes Contratantes." El objeto de esta indicación es llamar la atención de los gobiernos sobre la importancia de esta materia, y contar con las debidas observaciones al respecto.

94. Una delegación hizo presente la posible redundancia del inciso sexto, y la posibilidad de omitirlo. Al respecto se aclaró que el espíritu de ese punto era impedir que la Convención entrara en conflicto con la Convención de Transporte Multimodal Internacional, actualmente en estudio, y se sugirió mantener el inciso como un llamado de atención sobre el tema, que deberá ser considerado en otra instancia.

3. Lugar y fecha de la próxima reunión

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

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

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

III. TEXTO DEL PROYECTO DE CONVENCIÓN APROBADO
POR LA REUNIÓN

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

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

ARTÍCULO 1 - Definiciones

Para los efectos de la presente Convención:

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

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

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

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

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

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

/eventualmente efectuadas

eventualmente efectuadas para formar o deshacer los lotes 7, cuando éstas sean realizadas por el porteador, por sus agentes o bajo su responsabilidad.71

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

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

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

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

9. Se entiende por "carta de porte, conocimiento de embarque o guía", el documento que emite el porteador acreditando que ha tomado a su cargo las mercancías para su entrega según lo convenido.71

ARTICULO 2 - Ambito de aplicación

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

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

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

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

ARTICULO 3 - 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 hacérsele, de conformidad con las leyes o reglamentos aplicables en el lugar de la entrega.

3. Cuando las mercancías queden bajo la custodia del porteador, éste emitirá una carta de porte, conocimiento de embarque o guía en que consten, entre otros datos, los siguientes:

- a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo; dichos datos se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador. No obstante, si el porteador tiene razón fundada para suponer que los datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo o si no ha tenido medios razonables para verificarlos, incluirá en el documento una reserva en la que se especifiquen las inexactitudes, y los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos;
- b) el estado aparente de las mercancías;

/c) una

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

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

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

ARTICULO 4 - Base de la responsabilidad del porteador

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

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

3. La persona facultada para reclamar por la pérdida de la mercancía podrá darla por perdida cuando no haya sido entregada de acuerdo con lo establecido en el inciso segundo del artículo 3, dentro de 60 días consecutivos o el plazo estipulado por las partes según la naturaleza de la mercancía⁷¹ a contar de la expiración del plazo de entrega 7, de acuerdo con lo establecido en el inciso segundo del presente artículo.72

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

ARTICULO 5 - Exoneración de responsabilidad

1. El porteador no será responsable de las pérdidas o avería /o demora en la entrega² de las mercancías cuando éstas se deban a los riesgos especiales inherentes a una o más de las circunstancias siguientes:

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

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

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

ARTICULO 6 - Límite de la responsabilidad

OPCION A

Eliminar el artículo.

OPCION B

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

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

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

/efectuada a

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

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

OPCION C

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

OPCION D

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

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

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

ARTICULO 7 - Pérdida del derecho a
limitar la responsabilidad

1. El porteador no podrá invocar las disposiciones que exoneren o limiten su responsabilidad, esto es los artículos 5 y 6, si se prueba que la pérdida o avería / o demora en la entrega, 72 se debieron a un hecho u omisión dolosos o con culpa que se equipare al dolo y a sabiendas de que probablemente producirían dicha pérdida o avería / o demora. 72
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 o avería / o demora en la entrega, 72 se debieron a un hecho u omisión dolosos o con culpa que se equipare al dolo y a sabiendas de que probablemente producirían tales efectos.

ARTICULO 8 - Aplicación a acciones
extracontractuales

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en la presente Convención serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías, / así como respecto del retraso en la entrega, 72 aunque la acción se funde en la responsabilidad extracontractual o en otra causa. 73
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. 72

/ARTICULO 9

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

/1. Se presumirá que la mercancía fue recibida en buen estado, a menos que el consignatario notifique por escrito al porteador la pérdida, o avería, especificando su naturaleza general, a más tardar dentro de /1/3/ días hábiles después de la entrega de la mercancía al consignatario, cuando la pérdida o avería sean manifiestas o aparentes, y dentro de 15 días hábiles desde la entrega al consignatario, si la pérdida o avería no son manifiestas o aparentes.7

/2. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se han puesto en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes del que se deje constancia escrita, no se requerirá notificación por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.7

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

/4. No habrá lugar al pago de indemnización por demora en la entrega a menos que se haya notificado el hecho por escrito al porteador dentro de 60 días consecutivos a contar del día en que la mercancía fue entregada al consignatario.72

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

ARTICULO 10 - Jurisdicción

1. Las acciones relacionadas con el transporte terrestre internacional de mercancías realizado con arreglo a la presente Convención podrá deducirlas el actor ante el Tribunal convenido por las partes o /a falta de convención,72 /o cuando ésta fuere legalmente inaplicable71 según /su elección,

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

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

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

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

ARTICULO 11 - Prescripción de las acciones

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

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

/ARTICULO 12

ARTICULO 12 - Revisión o enmienda

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

ARTICULO 13 - Del depositario

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

/c) recibir

- 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.

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

ARTICULO 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.7

2. La presente Convención está sujeta a ratificación. Los instrumentos respectivos se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

3. La

3. La presente Convención estará abierta a la adhesión de los Estados a que se refiere el inciso primero del presente artículo. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.
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.

Anexo 1

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Santos Goñi Marengo
Secretario de Embajada
Embajada de Argentina en Chile
Miraflores 285
Santiago de Chile

BOLIVIA

Javier Loayza Barca
Cónsul de Bolivia en Santiago
Avda. Santa María 2796
Santiago de Chile

BRASIL

Luiz Henrique Pereira de Fonseca
Primer Secretario de la
Embajada del Brasil en Santiago
Alonso Ovalle 1665
Santiago de Chile

Helio Lessa de Sá Earp
Asistente del Director de Transportes
Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
Ministerio de Transportes
Av. Presidente Vargas 534, piso 16
Rio de Janeiro

Severino García Ramos
Director Técnico
Superintendencia de Seguros Privados (SUSEP)
Praça XV, 34/7º andar
Rio de Janeiro

Mario Palmeira Ramos da Costa
Abogado
Instituto de Resseguros do Brasil
Av. Marechal Camara 171
Rio de Janeiro

Observadores

Paulo Cesar de Carvalho Vaz
Asesor del Directorio
Associação Brasileira de Transportadores
Internacionais (ABTI)
Rua Arlindo Janot, 36
Bonsucesso
Rio de Janeiro

Nilson de Carvalho
Jefe de Núcleo
CACEX
Banco de Brasil
Av. Rio Branco, 65 s/911-A
Rio de Janeiro

COLOMBIA

Hugo Villamil Perilla
Agregado Comercial de la
Embajada de Colombia
Carlos Antúnez 2250, Departamento 610-B
Santiago de Chile

CHILE

Julio A. Fernández Soto
Jefe de Gabinete y Asuntos Internacionales
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Amunátegui 139
Santiago de Chile

Alejandro Jara Puga
Subjefe del Departamento Acción Económica ante
Organismos Internacionales
Ministerio de Relaciones Exteriores
Bandera 52
Santiago de Chile

Jaime Ríos Gómez-Lobo
Abogado
Superintendencia de Cías. de Seguros,
Sociedades Anónimas y Bolsas de Comercio
Alameda B. O'Higgins 874, 6º piso
Santiago de Chile

Hugo Jiménez Geraldo
Actuario
Superintendencia de Cías. de Seguros,
Sociedades Anónimas y Bolsas de Comercio
Alameda B. O'Higgins 874, 6º piso
Santiago de Chile

Julio Chaná Cariola
Vicepresidente Ejecutivo
Asociación de Aseguradores de Chile
Agustinas 785
Santiago de Chile

Carlos José Marín Varas
Gerente
Asociación de Aseguradores de Chile
Agustinas 785
Santiago de Chile

Alfonso Verdugo Pepper
Gerente de Producción
Cía. de Seguros Cruz del Sur S.A.
Estado 337
Santiago de Chile

ECUADOR Roberto Betancourt Ruales
Segundo Secretario
Embajada del Ecuador
Av. Providencia 1979, 5º piso
Santiago de Chile

EL SALVADOR Gerardo Guzmán Alvergue
Embajador de El Salvador
Carlos Antúnez 2026, Depto. 4º, 2º piso
Santiago de Chile

GUATEMALA Alberto Arreaga González
Embajador de Guatemala
Burgos 103
Santiago de Chile

HAITI Leonard Pierre-Louis
Encargado de Negocios
Embajada de Haití
José Miguel Infante 1912
Santiago de Chile

HONDURAS Wilfredo González Medina
Asesor Legal
Ministerio de Comunicaciones, Obras Públicas
y Transporte
Dirección General de Transporte
Tegucigalpa

NICARAGUA Alberto Salinas Muñoz
Embajador de Nicaragua
Avda. Nueva Los Leones 082
Santiago de Chile

REP. DOMINICANA Hipólito Martínez Méndez
Ministro Consejero
Embajada de la República Dominicana
Agustín del Castillo 2860
Santiago de Chile

URUGUAY Jorge Camejo
Director General de Transporte y Tránsito
Carretero
Mercedes 1041
Montevideo

Tabaré Bocalandro
Secretario de Embajada
Embajada del Uruguay
Pedro de Valdivia 711
Santiago de Chile

Alejandro José Nácere Fernández
Asesor Letrado Jefe
Dirección Nacional de Transportes
Mercedes 1041
Montevideo

Angel Mario Scelza
Asesor Letrado
Consultor del Banco de Seguros del Estado
Mercedes 1051
Montevideo

OBSERVADORES

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

Thomas S.R. Topping
Asesor Legal
UNCTAD
Palais des Nations
Ginebra

Organización de los Estados Americanos (OEA)

Tomás Sepúlveda Whittle
Consultor Regional
Programa de Transporte OEA-CEPAL
Edificio Naciones Unidas
Av. Dag Hammarskjold
Santiago de Chile

Asociación Latino Americana de Ferrocarriles (ALAF)

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

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

Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR)

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

Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carretera (ALATAC)

Juan Carlos Martínez
Contador Público Nacional
Asesor de ALATAC
Belgrano 1870
Buenos Aires

José Miguel Acuña Anzorena
Abogado
Asesor de ALATAC
Belgrano 1870
Buenos Aires

Dionsio Alberto Díaz
Asesor de ALATAC
Bolívar 391, 6° piso
Buenos Aires

Angel Picchio
Consejero de ALATAC
Bolívar 391, 6° piso
Buenos Aires

Anexo 2

LISTA DE DOCUMENTOS

| | |
|----------------------|--|
| ST/CEPAL/Conf.67/L.1 | Temario provisional |
| ST/CEPAL/Conf.67/L.2 | Límite de la responsabilidad civil del porteador en el transporte terrestre internacional en América Latina: Criterios para su fijación |
| ST/CEPAL/Conf.67/L.3 | Proyecto de Convención Latinoamericana sobre responsabilidad civil de los porteadores en el transporte terrestre internacional: Nota de la Secretaría de la CEPAL |
| E/CEPAL/1047 | Informe del Grupo de Expertos sobre la Reunión para redactar un Proyecto de Convención Latinoamericana sobre Responsabilidad Civil de los Porteadores en el Transporte Terrestre Internacional (Santiago de Chile, 29 de noviembre a 2 de diciembre de 1977) |