



## HACIA UNA CONVENCION LATINOAMERICANA SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL

Tal como se anunciara en el *Boletín FAL* Nº 17 de julio de 1978, entre el 4 y 8 de septiembre de 1978 se llevó a efecto en la sede de la CEPAL la Reunión Intergubernamental Preparatoria de un proyecto de Convención latinoamericana sobre responsabilidad civil del porteador en el transporte terrestre internacional (CRT).

A ella asistieron 26 delegados en representación de 13 Estados miembros de la CEPAL: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, Nicaragua, República Dominicana y Uruguay, además de nueve observadores de organismos internacionales intergubernamentales y privados: UNCTAD, OEA, Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles, Asociación Latinoamericana de Armadores y Asociación Latinoamericana de Transporte Automotor por Carretera.

Al inaugurar la reunión, el Secretario Ejecutivo de la CEPAL, señor Enrique V. Iglesias, dio la bienvenida a los participantes, destacó la necesidad de contar en América Latina con normas uniformes sobre responsabilidad civil en las empresas de transporte terrestre internacional y subrayó el interés de la CEPAL por pasar del pensamiento al terreno de la acción concreta en una materia tan importante como la creación de la red institucional indispensable para seguir avanzando en el campo del comercio y del transporte internacionales.

La reunión fue presidida por el señor Julio A. Fernández, de Chile; actuando como vicepresidentes los señores Luiz Henrique Pereira da Fonseca, de Brasil y Wilfredo González Medina, de Honduras, y como relator el señor Roberto Betancourt Ruales, de Ecuador.

El presidente de la reunión se refirió brevemente a los antecedentes de la misma y recordó que el Grupo de Expertos —que le correspondió presidir a fines de 1977— había examinado el proyecto de la CEPAL y había acordado incluir solamente las materias indispensables a fin de asegurar su pronta adopción y aplicación. Hizo presente asimismo, que el transporte terrestre internacional en América Latina cuenta en la actualidad con una vasta red de infraestructura física si bien ésta carece del marco institucional adecuado para ser utilizada en forma efectiva.

### Desarrollo de los trabajos

La secretaría de la CEPAL explicó a grandes rasgos el alcance del proyecto de Convención (CRT) aprobado por el Grupo de Expertos<sup>1</sup> y de las modificaciones propuestas por

<sup>1</sup>CEPAL *Informe del Grupo de Expertos sobre la reunión para redactar un proyecto de Convención latinoamericana sobre responsabilidad civil de los porteadores en el transporte terrestre internacional* (E/CEPAL/1047), Santiago de Chile, diciembre de 1977.

la secretaría<sup>2</sup>, que se basan en un estudio más detenido del mismo y en las sugerencias presentadas por algunos organismos internacionales. Señaló que la nueva versión ha recogido varias disposiciones textuales surgidas en diferentes convenciones unimodales de transporte, en un afán por aprovechar las experiencias de otros organismos internacionales y lograr cierta uniformidad en las normas sobre responsabilidad civil del porteador, pero subrayó las diferencias del mencionado proyecto con respecto a otros en algunos aspectos fundamentales: éste establece pautas comunes de responsabilidad para todos los transportistas terrestres, tanto por vía férrea como por carretera, se refiere a aspectos muy específicos, y no pretende reglamentar el contrato de transporte ya que se ha considerado que con vendría legislar por etapas en esta materia.

El observador de la UNCTAD destacó la importancia que su organización atribuye a la cooperación con la CEPAL en lo relativo al transporte y felicitó a los países miembros por estar empeñados en una tarea tan trascendente en el campo del derecho internacional del transporte; a la vez, señaló la complacencia de la UNCTAD —que tiene responsabilidad primordial en el estudio del transporte multimodal y del uso de contenedores— por el hecho que el proyecto de Convención promueve la uniformidad entre los diferentes medios de transporte al tomar en cuenta la forma y el espíritu de las demás convenciones internacionales sobre la materia.

Examinado artículo por artículo el texto del proyecto propuesto por el Grupo de Expertos, la reunión le introdujo diversas modificaciones y decidió presentar opciones para la redacción de determinados párrafos y artículos.<sup>3</sup>

### Lugar y fecha de la próxima reunión preparatoria

Aun cuando una de las delegaciones expresó dudas respecto de la conveniencia de continuar con los trabajos de preparación de la CRT, otras siete delegaciones estimaron conveniente y necesario que la secretaría de la CEPAL, en consulta con los Gobiernos, fijase la sede y fecha de la segunda reunión preparatoria, la que se celebraría con posterioridad al próximo período de sesiones de la CEPAL, que se realizará en La Paz en abril de 1979, durante el cual la secretaría informaría a los países miembros sobre los avances logrados en la preparación de la Convención.

<sup>2</sup>CEPAL, *Proyecto de Convención latinoamericana sobre responsabilidad civil de los porteadores en el transporte terrestre internacional*. Nota de la secretaría de la CEPAL. (ST/CEPAL/Conf.67/L.3), Santiago de Chile, agosto de 1978.

<sup>3</sup>El texto íntegro del Proyecto de Convención aprobado por la Reunión se transcribe a continuación.

**TEXTO DEL PROYECTO DE CONVENCION APROBADO  
POR LA REUNION**

**PROYECTO DE CONVENCION LATINOAMERICANA SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PORTEADOR  
EN EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS (CTR)<sup>4</sup>**

**ARTICULO 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.]

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 [, cuando éstas sean realizadas por el porteador, por sus agentes o bajo su responsabilidad.]

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.]

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

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

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

<sup>4</sup> 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).

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,]2 si el suceso que dio lugar a la pérdida o avería [o demora]2 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.]2

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 mercancía]1 a contar de la expiración del plazo de entrega [, de acuerdo con lo establecido en el inciso segundo del presente artículo.]2

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 entrega]2 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 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]2 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.]2

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]2 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,]2 aunque la acción se funde en la responsabilidad extracontractual o en otra causa.]3

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.]2

#### 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]1[3]1 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.]

[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.]

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.]2

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,]2 [o cuando ésta fuere legalmente inaplicable]1 según su elección, ante cualquier Tribunal que de acuerdo con la ley del Estado en que se encuentre dicho Tribunal resulte competente, en atención a que se encuentran dentro de su jurisdicción:

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

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

3. Las disposiciones del inciso segundo del presente artículo serán aplicables a las sentencias con autoridad de

cosa juzgada, y a los avenimientos aprobados u homologados por una resolución emanada del 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 - *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 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.]
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.

## MANUAL DE DOCUMENTACION NAVIERA

Se ha concretado recientemente un acuerdo destinado a preparar, distribuir y actualizar el *Manual de documentación naviera para los puertos de América Latina*.

El proyecto conjunto, que se realizará a través del Programa de Transporte OEA/CEPAL y la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), tiene por objeto informar acerca de la documentación naviera exigible en la recepción y despacho de naves de tráfico internacional, con miras a uniformarla, de acuerdo con lo dispuesto en la Resolución 254 (IX) de la ALALC, como asimismo dar a conocer las exigencias en materia de intervención consular en los actos de transporte marítimo y comercio exterior, a fin de promover su disminución, racionalización y de ser posible, su eliminación.

De conformidad con lo convenido, la versión inicial del Manual será preparada por el Programa de Transporte OEA/CEPAL y editada por la CEPAL, que lo distribuirá entre las autoridades que corresponda, las compañías navieras, agencias marítimas, empresas portuarias y demás sectores interesados. ALAMAR, que ha aceptado la responsabilidad de mantener actualizado el Manual, cobrará el valor de la suscripción anual de los suplementos, a fin de cubrir los costos de preparación, impresión y distribución.

El trabajo, que ya se encuentra en marcha, responde, por un lado, a la necesidad evidente de contar con una

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.

publicación que sirva de guía en una materia en la cual se carece de información confiable y sistematizada, y por otro, a la conveniencia de incentivar la simplificación de la documentación naviera y la supresión de las formalidades consulares en el despacho de buques. Como se sabe, la Conferencia de las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo, en su noveno período de sesiones, celebrado en Caracas en diciembre de 1969, por Resolución 254 (IX), limitó a ocho formularios modelo las exigencias de documentos para la recepción y despacho de naves, de acuerdo con lo establecido en el Convenio de Mar del Plata, suscrito en la Segunda Conferencia Portuaria Interamericana (Mar del Plata, junio de 1963). Sin embargo, hasta ahora solamente cuatro Estados —Argentina, Chile, Ecuador y Perú— están dando cumplimiento a dicho mandato, mientras que en algunos países de la región aún debe presentarse a las autoridades en puerto una profusión de documentos, que en ciertos casos llega a más de 40.

Se espera que en el curso del presente año se pueda poner en circulación la primera parte del *Manual de documentación naviera*, que comprenderá los puertos del Pacífico de Chile, Colombia, Ecuador y Perú, sobre los cuales se cuenta con informaciones completas gracias a la cooperación de las respectivas autoridades marítimas y portuarias y de las principales empresas armadoras y agencias marítimas.

## RECOMENDACIONES SOBRE FORMATO DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

La Cámara Internacional de Navegación Marítima (*International Chamber of Shipping* — ICS) ha publicado recientemente un interesante folleto<sup>1</sup> que reproduce las recomendaciones del organismo sobre el formato de los conocimientos de embarque, tanto para el conocimiento convencional y para el conocimiento directo, como para el conocimiento de transporte combinado.

La publicación contiene modelos de esos documentos de transporte marítimo, negociables y no negociables, normalizados conforme al formulario clave de la CEPE (*ECE Layout Key*)<sup>2</sup> para los documentos que se emplean en el

comercio internacional. Los diseños recomendados permiten que sean completados y reproducidos por cualquier método, ya sea a mano, a máquina, por el sistema de tirada única (*one-run system*), empleando copiadoras o duplicadoras, o en equipos de procesamiento electrónico de datos (*EDP equipment*).

El folleto en referencia incluye también explicaciones sobre el empleo de los diferentes documentos de transporte marítimo y sobre la naturaleza de la información que debe proporcionarse en cada uno de los espacios señalados en los respectivos formularios. Además, reproduce las recomendaciones sobre el formulario clave de las Naciones Unidas aprobado por el Grupo de Trabajo sobre Facilitación de los Procedimientos de Comercio Internacional de la Comisión Económica para Europa.

<sup>1</sup>International Chamber of Shipping, *Recommendations for the Format of Bills of Lading*, London, 1978.

<sup>2</sup>Véase el modelo y los detalles de este formulario clave en el *Boletín FAL* N° 5, de abril de 1976.

## CONGRESO ARGENTINO Y LATINOAMERICANO DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS

Organizado por la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas (C.A.T.A.C.), se realizó en Buenos Aires, entre el 28 y 31 de agosto, el Congreso Argentino y Latinoamericano del Autotransporte de Cargas, bajo el tema central de "El rol del transporte automotor de cargas en la próxima década", y en el marco de la TRANSPORTA 78, Exposición Nacional del Transporte, Manipuleo de Cargas, Industria Vial y Afines.

Entre los numerosos asistentes de los sectores público y privado, figuraban representantes de la Unión Internacional de Transporte por Carretera (*International Road Transport Union - IRU*), del Instituto para la Integración de América Latina (INTAL) y de la CEPAL.

A pedido de los organizadores del Congreso, la CEPAL presentó un documento informativo titulado *Actividades de la CEPAL en el campo del transporte terrestre internacio-*

*nal*, a propósito del cual se aprobó por unanimidad la siguiente resolución:

"Los participantes en el Congreso Argentino y Latinoamericano del Autotransporte de Cargas declaran su satisfacción por los trabajos que en materia de autotransporte realiza la Comisión Económica para América Latina de las Naciones Unidas (CEPAL) especialmente en el campo de la facilitación del comercio y el transporte terrestre internacional y la limitación de la responsabilidad civil en América Latina.

RECOMIENDA: Una mayor colaboración recíproca entre la CEPAL y la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas (C.A.T.A.C.), así como con la Asociación Latinoamericana de Transporte Automotor por Carretera (ALATAC)".

### NOTICIARIO DE FACILITACION

- La Organización de los Estados Americanos ha acordado postergar para los días 13 al 17 de noviembre la V Conferencia Portuaria Interamericana, que se celebrará en Guayaquil.
- La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), en su décima asamblea anual, ha adoptado el Vocabulario Náutico Normalizado de Navegación (*Standard Marine Navigational Vocabulary*), el cual tiene por objeto contribuir a hacer más segura la navegación y el manejo de los buques y normalizar el lenguaje empleado en las comunicaciones para la navegación en el mar, en los puertos, en las vías interiores y en las bahías. El Vocabulario Normalizado, en idioma inglés, está destinado a servir de lenguaje común para el intercambio de información entre individuos de todas las naciones marítimas, en las numerosas y variadas situaciones en que se requiere máxima precisión en el significado de los mensajes. Ocurre, pues, que las traducciones a otros idiomas suelen suscitar ambigüedades en la interpretación de órdenes e instrucciones marine-

ras lo cual, especialmente en casos de emergencia, puede provocar consecuencias graves. (*BIMCO Bulletin*, N° 299, Copenhague, III-1978).

- Después de muchos meses de trabajo, el Comité Nacional de Documentación del Comercio Internacional (NCITD) de los Estados Unidos ha adoptado un formulario de acuerdo para la emisión de un duplicado del conocimiento de embarque original. El propósito de este formulario normalizado, que reemplaza a una serie de documentos con instrucciones de diferente tipo, es ofrecer al porteador la seguridad de parte del embarcador de que no tendrá problemas al entregar la carga por el hecho de que se emita un duplicado del conocimiento original cuando éste se ha extraviado o destruido. El formulario ha sido aprobado por empresas navieras, bancos, embarcadores y despachadores estadounidenses y está en plena vigencia en muchos de estos sectores. (*NCITD Members Newsletter*, N° 75, Nueva York, 14 de agosto de 1978).



NACIONES UNIDAS

División de Transporte y  
Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D  
Santiago-Chile

Unidad de Composición  
78-9-1974

(Offset)

GERT ROSENTHAL  
DIRECTOR  
CEPAL - COMISION ECONOMICA PARA AMERICA  
LATINA  
APARTADO POSTAL 6-718  
MEXICO, DF  
MEXICO