



## Asamblea General

Distr. limitada  
13 de diciembre de 2002  
Español  
Original: inglés

---

**Comisión de las Naciones Unidas para  
el Derecho Mercantil Internacional**  
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)  
11º período de sesiones  
Nueva York, 24 de marzo a 4 de abril de 2003

### **Derecho del transporte: preparación de un proyecto de instrumento sobre el transporte de mercancías [por mar]**

#### **Propuesta de Italia**

#### **Nota de la Secretaría**

En preparación del 11º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), durante el cual cabe prever que el Grupo de Trabajo prosiga su lectura del proyecto de instrumento que figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.21, el Gobierno de Italia presentó el 25 de octubre de 2002, el texto de una propuesta relativa al ámbito y la estructura del proyecto de instrumento, para su examen por el Grupo de Trabajo. El texto de esa propuesta se reproduce en el anexo a la presente nota, tal como se presentó a la Secretaría.



## Anexo

### **Propuesta de Italia sobre la aplicación del instrumento al transporte de puerta a puerta**

1. La primera cuestión que hay que examinar es si es correcto enfocar el problema de la elección entre un instrumento que regule el transporte de puerta a puerta y otro que regule el transporte de puerto a puerto, como si realmente se tratara de dos alternativas. Así sería si también un instrumento que regulara el transporte de puerto a puerto tuviera probabilidades de recibir el apoyo de la industria. Sin embargo, no parece que ese sea el caso, y se piensa que algunos sectores de la industria (por ejemplo, los armadores, las asociaciones de protección e indemnización, los aseguradores) podrían estar dispuestos a abandonar la seguridad de un sistema bien probado, aunque obsoleto, como el de las Reglas de La Haya-Visby, sólo si el nuevo instrumento constituyera realmente una respuesta a la realidad del transporte moderno. Y la realidad consiste en el transporte en contenedores de puerta a puerta.

Lo que procede es adoptar un conjunto de reglas que se apliquen a todas las etapas del transporte de puerta a puerta en la relación entre el expedidor y el porteador a fin de establecer una certidumbre respecto de las reglas por las que se rige el contrato.

El tipo de transporte que exige esas reglas es el transporte marítimo de contenedores precedido y/o seguido del transporte por carretera y/o ferrocarril: de la puerta del expedidor a la del consignatario. Por consiguiente, este tipo de transporte constituye una categoría especial del transporte multimodal.

La solución ideal sería disponer de un conjunto uniforme de reglas que se aplicaran a todas las etapas del transporte, en lugar de un sistema de red, aunque sea de alcance limitado, porque este último crea incertidumbre. Sin embargo, el instrumento debería aplicarse solamente al contrato entre el expedidor y el porteador, mientras que la reclamación por vía de recurso de éste contra el porteador ejecutante, si la hubiere, debería regirse por las reglas específicas aplicables al modo de transporte en cuestión, ya sea por mar, por tierra o por ferrocarril. Tampoco debería aplicarse el instrumento a las reclamaciones del expedidor contra el porteador ejecutante, porque ello también daría pie a incertidumbre, si bien en un contexto diferente; en efecto, la incertidumbre afectaría al porteador ejecutante, que a menudo ni siquiera sabría qué reglas se aplican al contrato entre el porteador y el expedidor, contrato en el que él no es parte.

Además, la aplicación del instrumento a las reclamaciones del expedidor contra el porteador ejecutante entrañaría un posible conflicto entre el instrumento y el convenio sobre el transporte aplicable al transporte efectuado por el porteador ejecutante.

Esto supone restringir la definición de “parte ejecutante”, limitándola a personas que no sean los porteadores ejecutantes, y añadir la definición de “porteador ejecutante”.

Para este cambio bastaría añadir a la definición actual, después de “por “parte ejecutante” se entiende una persona que no sea el porteador”, la expresión “ni el porteador ejecutante”, y añadir la nueva definición siguiente:

Por “porteador ejecutante” se entiende una persona que, a solicitud del porteador, ejecuta total o parcialmente el transporte de las mercancías, ya sea por mar o por [otro modo] [ferrocarril o carretera].

Sin embargo, para evitar posibles acciones por daño legal extracontractual por parte del expedidor contra el porteador ejecutante, debería establecerse que la acción de aquél contra éste se rige por las reglas que se aplicarían si la acción contra el porteador ejecutante fuera interpuesta por el porteador. Si se acepta este principio, habrá que buscar lógicamente la técnica jurídica que pueda aplicarse para lograr ese resultado: por ejemplo, una subrogación legal del expedidor en los derechos del porteador contra el porteador ejecutante.

2. Sin embargo, para cerciorarse de la viabilidad de este plan hay que averiguar si las disposiciones de los convenios aplicables a los modos de transporte distintos del marítimo se aplicarían directamente al transporte de puerta a puerta que se está examinando, con la aplicación consiguiente del artículo 30 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados. Este problema se limita principalmente, aunque no exclusivamente, a Europa, donde ya existen convenios aplicables al transporte por carretera (el CMR<sup>1</sup>), por ferrocarril (el COTIF-CIM<sup>2</sup>) y por vías de navegación interior (la CMNI<sup>3</sup>).

### 2.1 CMR

El artículo 1 del CMR establece que el Convenio se aplicará a todo contrato de transporte de mercancías por carretera realizado a título oneroso por medio de vehículos, siempre que el lugar de la toma de carga de la mercancía y el de entrega están situados en dos países diferentes, de los cuales al menos uno sea país contratante.

Parece, por consiguiente, que un contrato de puerta a puerta como el mencionado en el artículo 4.2.1 del Proyecto de Instrumento no estaría sujeto al CMR, en primer lugar porque no se trata de un “contrato de transporte de mercancías por carretera” y, en segundo lugar, porque el lugar de la toma de carga de la mercancía y el de la entrega no se refieren a un contrato específico de transporte por carretera, sino a uno de puerta a puerta: en efecto, la toma de carga se realiza en el lugar y en el momento en que el porteador (o un porteador ejecutante) se hace cargo de la mercancía, y la entrega se realiza en el momento y en el lugar en que el porteador (o un porteador ejecutante) entrega la mercancía al consignatario. Si hay dos etapas por carretera, una antes y otra después del tramo marítimo, la toma de carga y la entrega no están relacionadas con la misma etapa por carretera, y

---

<sup>1</sup> Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, enmendado por el Protocolo.

<sup>2</sup> Reglas uniformes concernientes al contrato de transporte ferroviario internacional de mercancías, apéndice del Convenio sobre el Transporte Internacional por Ferrocarril, enmendado por el Protocolo de Modificación de 1999.

<sup>3</sup> Convención relativa al contrato de transporte de mercaderías por vías de navegación interior, 2001.

si sólo hay una etapa por carretera, por ejemplo antes del tramo marítimo, la entrega no guarda relación con un transporte por carretera.

Asimismo, la referencia que se hace en el artículo 1 (1) del CMR al lugar de la toma de carga y el lugar de entrega tampoco puede interpretarse como una referencia a los lugares que en el contrato se especifican para la toma de carga y la entrega por parte del porteador en calidad de porteador internacional por carretera. En efecto, al transporte por carretera le sigue el transporte marítimo; a final del transporte por carretera no hay entrega, ya que la mercancía queda en custodia del porteador hasta su entrega al consignatario en el destino final. En un contrato de puerta a puerta entre Zurich y Nueva York vía Génova, Génova no puede considerarse el lugar de entrega a tenor del contrato. Sólo será lugar de entrega en lo que se refiera al contrato entre el porteador y el porteador ejecutante que realizó el transporte por carretera. Por consiguiente, si bien ese contrato estaría sujeto al CMR, el contrato de puerta a puerta no lo estaría.

Por consiguiente, el CMR se aplicaría al contrato de transporte por carretera entre el porteador y el porteador ejecutante si se dan las condiciones estipuladas en su artículo 1. También se aplicaría a la reclamación del expedidor o del consignatario contra el porteador por carretera.

## 2.2 CIM

Mientras que el CMR se aplica a cualquier persona que ejecute el transporte de mercancías por carretera, independientemente de que se haya emitido o no una carta de porte, las reglas del CIM, en su versión de 1980 vigente, sólo se aplican a los contratos de transporte concertados por líneas ferroviarias, cubiertos por una carta de porte directo (art. 1). Por consiguiente, sus disposiciones no se aplican al contrato de transporte que se considera en el Proyecto de Instrumento, por lo que queda excluida toda posibilidad de conflicto. Está claro que un recurso del porteador contra los ferrocarriles respecto de cualquier pérdida, daño o retraso ocurrido durante el transporte ferroviario se acogería a lo dispuesto en el CIM.

Sin embargo, la versión de 1999 del CIM establece (artículo 6 § 2), al igual que el CMR (artículo 4), que la ausencia, la irregularidad o pérdida de la carta de porte no afectará ni a la existencia ni a la validez del contrato, que estará sujeto al CIM. Por consiguiente, hay que averiguar si el CIM, en su versión de 1999, se aplicaría a un contrato de transporte de puerta a puerta cubierto por el Proyecto de Instrumento cuando una de las etapas del transporte se realiza por ferrocarril entre lugares situados en dos Estados diferentes miembros del COTIF. La disposición del CIM que hace al caso es el artículo 1 § 4, que establece lo siguiente:

*Quando un transporte internacional objeto de un único contrato de transporte abarca etapas de transporte marítimo o transporte transfronterizo por vías de navegación interior como complemento del transporte por ferrocarril, las presentes Reglas uniformes se aplicarán si el transporte marítimo o por vías de navegación interior se ejecuta mediante los servicios enumerados en la lista de servicios que figura en el artículo 24 § 1 del Convenio.*

Por consiguiente, como se señaló antes, la primera condición es que el transporte marítimo sea un “complemento” del transporte por ferrocarril. Se considera que esta condición se da cuando el contrato se concierta entre el

consignador y el ferrocarril y que, por consiguiente, el CIM no se aplica cuando el porteador contratante no es el ferrocarril. Así pues, cabría imaginar un posible conflicto entre el Proyecto de Instrumento y el CIM sólo si el “porteador”, como se define en el artículo 1.1 del Instrumento, es el ferrocarril.

En cualquier caso, incluso en esa improbable eventualidad, el transporte marítimo tendría que incluirse en la lista de servicios enumerados en el artículo 24 § 1 del COTIF.

### 2.3 *CMNI*

El transporte por diferentes modos de transporte, y más específicamente por vías de navegación interior y por mar, está reglamentado sólo en el caso en que se ejecute por una misma embarcación, sin transbordo. En el artículo 2 (2) se establece que en ese caso se aplica la CMNI, salvo si se ha emitido un “conocimiento de embarque marítimo” o el trayecto de la travesía marítima es mayor que el recorrido en las vías de navegación interior. Por consiguiente, como normalmente se dan ambas condiciones, la CMNI no se aplicaría. No se considera el caso de un contrato de transporte marítimo y por vías de navegación interior, con transbordo de la mercancía del buque de navegación marítima al de las vías de navegación interior, o viceversa. Se estima que ese tipo de contrato cae fuera de la definición de “contrato de transporte” del artículo 1(1) de la CMNI, en que se hace referencia a un contrato en virtud del cual el porteador se encarga de transportar mercancías por vías de navegación interior. Si esta apreciación es correcta, la CMNI se aplicaría solamente a la relación entre la persona que estipuló el contrato de puerta a puerta y el porteador que ejecutó el transporte por vías de navegación interior.

Por consiguiente, está claro que si los distintos tramos del transporte de puerta a puerta están sujetos al convenio internacional o a la legislación aplicable a cada uno de ellos, la aplicación del futuro Instrumento a la totalidad del transporte de puerta a puerta no plantearía ningún conflicto.

3. Así pues, el artículo 4.2.1 sería innecesario y, naturalmente, habría que revisar el texto del Proyecto de Instrumento teniendo en cuenta su aplicación a diferentes modos de transporte, para determinar las disposiciones aplicables a todos los modos de transporte y las relativas sólo al transporte marítimo.

El artículo 6.3.3 podría sustituirse por las siguientes disposiciones:

6.3.3-A. La interposición de recurso del porteador contra el porteador ejecutante, así como cualquier acción contra un porteador ejecutante interpuesta por la persona que tenga derecho a presentar reclamaciones respecto de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías, se regirá por el convenio internacional o la legislación nacional aplicable al contrato entre el porteador y el porteador ejecutante.

6.3.3-B. Si se entabla una acción contra los empleados o agentes del porteador o de una parte ejecutante, tales empleados o agentes tendrán derecho a beneficiarse de las defensas y limitaciones de responsabilidad disponibles para el porteador en virtud del presente instrumento, si prueban que han obrado dentro del marco de su contrato, su empleo o su actuación como agente.

6.3.3-C. Si se entabla una acción contra los empleados o agentes de un porteador ejecutante, tales empleados o agentes tendrán derecho a beneficiarse de

las defensas y limitaciones de responsabilidad disponibles para el porteador ejecutante en virtud del convenio internacional o de la legislación nacional aplicable, si prueban que han obrado dentro del marco de su contrato, su empleo o su actuación como agente.

El artículo 6.3.4. podría enmendarse de la siguiente manera:

6.3.4. Si dos o más personas son responsables de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías, su responsabilidad será conjunta y solidaria, pero la responsabilidad global de esas personas no excederá de los límites generales de responsabilidad en virtud del presente instrumento o del convenio internacional o legislación aplicable, si su límite es más alto.

---