



Asamblea General

Distr. limitada
31 de enero de 2003

Original: español/francés/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

Preparación de un proyecto de instrumento sobre el transporte [marítimo] de mercancías

**Recopilación de las respuestas recibidas a un cuestionario sobre el
transporte de puerta a puerta y de observaciones suplementarias
de los Estados y de las organizaciones internacionales en relación
con el proyecto de instrumento**

Nota de la Secretaría



Índice

	<i>Página</i>
Introducción	3
I. Respuestas dadas al cuestionario por organizaciones no gubernamentales	3
A. Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga (FIATA)	3
B. Instituto de Armadores Marítimos Colegiados (ICS)	6
C. Cámara Naviera Internacional.....	10
II. Observaciones de una organización intergubernamental relacionadas con el cuestionario	12
A. Comunidad Andina (Bolivia, Ecuador, Colombia, Venezuela)	12
B. Comunidad Andina (Perú)	25
III. Otras declaraciones y aportaciones en relación con la preparación del proyecto de instrumento	28
A. De los Estados	28
Malasia	28
B. De las organizaciones intergubernamentales	29
Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE).....	29
C. De las organizaciones no gubernamentales invitadas por la Secretaría	34
1. Association of American Railroads (AAR)	34
2. Cámara de Comercio Internacional	37
3. Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización	38
4. Unión Internacional de Transportes por Carretera	44
Anexo Cuestionario.....	47

Introducción

1. En el contexto de la elaboración de un proyecto de instrumento internacional sobre el transporte internacional [marítimo] de mercancías, una de las cuestiones importantes que debe tratar el Grupo de Trabajo es el ámbito de aplicación de dicho instrumento. Este debate se inició en el noveno período de sesiones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/510, párrs. 26 a 34), continuó durante su décimo período de sesiones (A/CN.9/525, párrs. 25 a 28), y debe reanudarse en su 11° período de sesiones. En preparación de la continuación de ese debate, la Secretaría distribuyó, en agosto de 2002, entre las organizaciones no gubernamentales interesadas, un breve cuestionario con el fin de recabar información sobre la práctica del transporte en contenedores y sobre la utilización de los contratos de puerta a puerta por los porteadores. Con miras a averiguar con precisión las necesidades y los deseos de la comunidad internacional de porteadores en lo que se refiere a los movimientos de mercancías transportadas de puerta a puerta en contenedores, ese cuestionario se dirigía principalmente a los representantes de la industria que realizaban transportes de puerta a puerta con tramos marítimos y tramos terrestres. El cuestionario se distribuyó igualmente entre los Estados y las organizaciones intergubernamentales interesadas para su información. El cuestionario se reproduce en el anexo de la presente nota.

2. A continuación, en la sección I, se reproducen las respuestas dadas al cuestionario por organizaciones no gubernamentales.

3. Una organización intergubernamental presentó observaciones a la Secretaría en relación con el cuestionario. Estas observaciones se reproducen en la sección II del presente documento.

4. También presentaron a la Secretaría declaraciones y contribuciones Estados, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales que guardaban relación con la preparación del proyecto de instrumento. Estas declaraciones y contribuciones se reproducen más adelante en la sección III.

5. Las respuestas, observaciones, declaraciones y contribuciones a que se hace referencia en los párrafos 2 a 4 se han reproducido en la forma en que las ha recibido la Secretaría.

I. Respuestas dadas al cuestionario por organizaciones no gubernamentales

A. Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga (FIATA)

[Original: inglés]

1. ¿Consideraría útil que un único régimen de la responsabilidad fuera aplicable a todo transporte de puerta a puerta que comprendiera un tramo marítimo?

Si bien a primera vista podría parecer conveniente disponer de un único régimen de la responsabilidad para el transporte de puerta a puerta, tal régimen no parece factible ni realista.

2. En caso afirmativo, ¿por qué?

El régimen único para el transporte de puerta a puerta entraría en conflicto con las legislaciones nacionales y con los instrumentos internacionales que rigen el transporte unimodal como el Convenio sobre Transporte Internacional por Ferrocarril (COTIF) y el Convenio relativo al transporte internacional de mercancías por carretera (CMR). La aplicación del CMR es obligatoria cuando el lugar de carga y/o el lugar de descarga se encuentran en un Estado contratante. Además, el CMR y el COTIF prevén disposiciones para el transporte por tierra y por mar que agravarían la situación y plantearían dudas sobre qué régimen sería aplicable a una operación de transporte que fuera a la vez marítima y terrestre.

La industria de cargadores y transportes elaboró, hace unos diez años, las Reglas de la UNCTAD/CCI aplicables a los documentos relativos al transporte multimodal sobre la responsabilidad central en los transportes, que incluyen un sistema de responsabilidad de red que prevalece cuando una pérdida o un daño pueda ser imputable a una determinada etapa del transporte. El sistema de las Reglas se ajusta a la realidad de las prácticas comerciales cuando el transporte no es unimodal. El sistema de responsabilidad de red sin restricciones ha dado frutos y debería mantenerse.

Todo régimen único de responsabilidad para el transporte de puerta a puerta, en vez de unificar el derecho del transporte internacional, crearía divergencias. Por consiguiente, un régimen de responsabilidad por el transporte marítimo debería abarcar únicamente el transporte de puerto a puerto y permitir que un régimen de la responsabilidad de red intacto tuviera en cuenta el derecho del transporte internacional y nacional.

3. ¿Debería regir un mismo derecho todo el transporte de mercancías, tanto sus tramos terrestres como marítimos?

El transporte marítimo y sus características, por una parte, y los distintos tipos de transportes terrestres, por otra, diferían demasiado para estar sujetos a una misma ley.

4. ¿Deberían estar sujetos al mismo régimen de la responsabilidad que el porteador marítimo todos los participantes en el transporte de cargamento de puerta a puerta, incluidos los estibadores, las empresas de terminales de transportes, las empresas de transporte por camión, las sociedades ferroviarias, los almacenes y otros?

No, por la misma razón expuesta en la respuesta a la pregunta 3.

5. ¿Deberían los participantes en un transporte de puerta a puerta, tales como los estibadores, los empresarios de terminales de transporte, las empresas de transporte por camión, las sociedades ferroviarias, los almacenes y otros, estar sujetos a las reclamaciones directas por parte de los propietarios del cargamento o de sus aseguradores en virtud de un régimen único multimodal por los daños causados por un determinado participante?

Si bien no propugnamos un único régimen multimodal, consideramos que las reclamaciones deberían dirigirse exclusivamente a la parte contratante que hubiera celebrado el contrato de transporte u otros contratos con el cargador (véanse también las observaciones en la respuesta a la pregunta 9).

6. En caso de los convenios existentes que se aplican al transporte terrestre, como el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), ¿deberían estos convenios seguir rigiendo la responsabilidad del porteador terrestre cuando éste efectuara un transporte terrestre y marítimo a la vez, o podría el porteador terrestre, en ciertas circunstancias, estar sujeto al mismo régimen de responsabilidad que los porteadores marítimos?

La participación de un porteador terrestre en el transporte marítimo sólo es verificable si el porteador terrestre responsable de todos los tramos ha celebrado un contrato de transporte con el cargador para un transporte que incluya una etapa marítima (artículo 2 del CMR). En tal situación, el porteador terrestre estará, en principio, sujeto al régimen aplicable a la etapa de transporte en que se produzca la pérdida o el daño. Para los empresarios de transportes terrestres sujetos al Convenio sobre el Transporte Internacional por Ferrocarril (COTIF) (empresas ferroviarias en transportes transfronterizos), la responsabilidad en virtud del COTIF será aplicable análogamente a la etapa marítima del transporte.

9. ¿Considera usted que sería ventajoso para la industria dar a los propietarios o aseguradores del cargamento la oportunidad de presentar reclamaciones directamente contra el subcontratista del porteador que haya expedido el conocimiento de embarque por los daños o pérdidas que se hayan producido estando las mercancías bajo la custodia del subcontratista?

Pueden darse casos en que un cargador negocie con un porteador insolvente que subcontrate a otras partes para el cumplimiento del contrato de transporte. No obstante, habida cuenta del principio de la autonomía contractual de las partes a este respecto, todo cargador es responsable ante su propia organización y debe asegurar que su parte contratante sea financieramente viable. La finalidad de un convenio no es proteger a los cargadores que no estén en condiciones de protegerse a sí mismos.

10. Aproveche la oportunidad para indicar cualquier otro comentario u observación que desee hacer respecto del instrumento de la CNUDMI en su forma actual.

El instrumento de la CNUDMI debería revestir la forma de un convenio internacional cuando, no obstante, sólo fueran vinculantes las disposiciones básicas referentes al transporte marítimo, incluida la responsabilidad del porteador por pérdidas o daños sufridos durante el transporte marítimo de puerto a puerto. Además, es muy importante evitar toda interferencia en otros convenios internacionales o en otras legislaciones nacionales. Si se da al instrumento de la CNUDMI la forma de un convenio internacional que prevalezca sobre las legislaciones, disminuirá el número de posibles Estados contratantes, con lo cual será inevitable que el instrumento tenga tan poco éxito como el Convenio Multimodal de 1980.

Por lo que respecta a la propuesta del Canadá, recogida en el documento A/CN.9/WG.III/WP.23 de la CNUDMI, estimamos que la opción 1 y la opción 3 perturbarían el derecho internacional del transporte, ya que el alcance de la ratificación del régimen podría variar de un Estado a otro. La salvedad prevista en la opción 2 de que sería difícil establecer la ley aplicable carece, a nuestro entender, de mérito, ya que la cuestión se resolvería por los hechos del caso. El CMR será aplicable al transporte internacional por carretera, el COTIF, al transporte

internacional por ferrocarril o, según el caso, se aplicará el derecho nacional vigente.

Observaciones suplementarias de la FIATA

[Original: inglés]

A raíz de los recientes debates en nuestro Congreso Mundial y de la posibilidad de que nuestra posición sobre ciertos aspectos de estas cuestiones no haya quedado tan clara como hubiéramos deseado, quisiéramos subrayar ciertas cuestiones.

Con referencia a la pregunta 5, deseamos asegurar que queda entendido que si bien reconocemos que el empresario de transportes multimodales es responsable en virtud del contrato de transporte celebrado, apoyamos claramente el derecho de los propietarios y de los aseguradores del cargamento a presentar reclamaciones directas a cualquier participante en el proceso de transporte de puerta a puerta, si así lo desean.

Con referencia a la pregunta 9, deseamos también agregar que la ventaja obvia de ese proceso es también la que se presenta actualmente, es decir, la reducción del número innecesario de partes que presenten pleitos cuando no haya dudas sobre cuál de las partes es responsable, que es aquélla bajo cuya custodia haya estado el cargamento en el momento de producirse el daño, y las consiguientes economías en gastos de pleitos, además de la probable aceleración de todo el proceso.

B. INSTITUTO DE ARMADORES MARÍTIMOS COLEGIADOS (ICS)

[Original: inglés]

El Instituto de Armadores Marítimos Colegiados agradece a la CNUDMI la oportunidad que le ha ofrecido a través de su cuestionario de comentar su anteproyecto de instrumento sobre el transporte marítimo de mercancías y se complace en responder lo siguiente:

1. Sí, sería útil disponer de un único régimen de responsabilidad aplicable a los transportes de puerta a puerta que tuvieran un tramo terrestre.
2. El objetivo de la redacción de un nuevo instrumento relativo a la responsabilidad por el transporte marítimo de mercancías debe consistir en restablecer la uniformidad internacional perdida durante los últimos 70 años, desde que se enunciaron la Reglas de La Haya. Las reglas originales fueron redactadas con miras a abarcar todas las mercancías cargadas con conocimiento de embarque. De hecho, no todo el tráfico se realiza mediante una póliza de fletamento privada, en particular en todos los cargamentos en líneas regulares. Es un hecho que actualmente la gran mayoría de los cargamentos en líneas regulares del comercio mundial se transportan mediante contratos combinados de conocimientos de embarque. Por lo tanto, parecería incoherente, en el contexto de la uniformidad, excluir del instrumento los aspectos de los transportes combinados o multimodales.
3. No existe ninguna razón por la que el mismo derecho deba ser aplicable a todas las etapas del transporte de mercancías cuando sea posible determinar en qué

punto del transporte combinado se produjo la pérdida, el daño o la demora. Actualmente, esto funciona perfectamente en la mayoría de los regímenes de transporte combinados. No obstante, cuando no sea posible determinar en qué etapa del transporte combinado se produjo la pérdida, debería ser aplicable el régimen de la responsabilidad marítima.

4. No, ello complica demasiado los asuntos. El transporte de puerta a puerta consiste básicamente en que el porteador, en su contrato con el propietario del cargamento, asume la responsabilidad para todo el transporte de puerta a puerta. Los regímenes de responsabilidad aplicables entre el porteador y sus subcontratistas carecen de interés para el propietario del cargamento.

Muchos de estos subcontratistas, como por ejemplo, las sociedades ferroviarias, las empresas de transportes y los camioneros son operadores nacionales que se contratan únicamente para prestar un servicio nacional. No les concierne el hecho de que el movimiento de, por ejemplo, un puerto a la fábrica, forme parte de un movimiento internacional completo. Además, otros subcontratistas, como los empresarios de terminales portuarias de transportes, están sujetos total o parcialmente a las condiciones comerciales impuestas por la legislación de su respectivo país.

Parece irrazonable e impracticable que se requiera a estos subcontratistas que se sometan a dos regímenes distintos de responsabilidad cuando presten un mismo servicio.

5. En absoluto. El propietario del cargamento celebra un contrato con el porteador cuyo nombre figura en el conocimiento de embarque. La industria de transportes combinados ha creado numerosos métodos de trabajo que utilizan tanto la subcontratación como las operaciones conjuntas para asegurar la máxima eficiencia. En casi todos los casos, el subcontratista ignora, y no tiene por qué saber, la identidad del propietario del cargamento. Toda demanda de acceso directo a reclamaciones en concepto del cargamento parece una solicitud de “doble indemnización”. De hecho, podría considerarse que la interrupción de esta cadena de contratos va en contra del interés público, al alentar a empresarios multimodales “no fidedignos” cuando exista otra opción de compensación en caso de incumplimiento por parte del porteador.

6. Esta pregunta ya se contesta en parte en las preguntas 3 y 4. No es necesario que este instrumento tenga repercusiones en el CMR o en otros convenios. No obstante, existe otra cuestión en la pregunta referida al “porteador terrestre”. Hoy en día, muchos, si no la mayoría, de los porteadores de transportes internacionales directos son verdaderos empresarios de transporte multimodal. Participan en servicios marítimos, terrestres y aéreos en que se expiden conocimientos de embarque combinados, cartas de porte del CMR o cartas de porte aéreo. Debería ser posible redactar un texto satisfactorio que asegurara que el instrumento abarcara los transportes de puerta a puerta en que el tramo marítimo fuera predominante pero que excluyera todo movimiento internacional en que, por ejemplo, una travesía en transbordador fuera sólo una breve etapa de un transporte de puerta a puerta principalmente ferroviario o por carretera.

7. Ninguna. Por ello es importante que el régimen “marítimo” sea aplicable al transporte de puerta a puerta, como se enuncia más arriba en los párrafos 2 y 3. Con

la adopción de tal instrumento ya no debería ser necesario aprobar un “convenio de responsabilidad en el transporte multimodal”.

8. En cuestiones prácticas y operativas pueden surgir algunas dificultades. En la mayoría de los ordenamientos jurídicos se han experimentado bien las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby y existe una jurisprudencia sustancial al respecto. La adopción parcial de las Reglas de Hamburgo es responsable de la falta actual de uniformidad y propicia también la búsqueda del foro más adecuado (por ejemplo, cuando un país del régimen de La Haya o de La Haya-Visby exporte a otro del régimen de Hamburgo). Todo nuevo instrumento debe cumplir los requisitos razonables de las principales líneas internacionales regulares, de las cuales unas 20 cubren probablemente más de tres cuartas partes de los movimientos de cargamento con conocimiento de embarque. Ello incluye las cuestiones relativas a las “excepciones” a las Reglas de La Haya y en particular los “defectos de navegación”.

La otra única dificultad práctica radica en el número de bultos y en la limitación de bultos aplicada al tráfico en contenedores. Los porteadores no tienen ningún modo de saber ni de comprobar el número de bultos que figuran en cada contenedor cargado por el cargador. Por consiguiente, es ilógico que se impongan limitaciones de bultos al contenido de los contenedores. Una posible solución consistiría en que la limitación de “bultos” no fuera aplicable a los movimientos de contenedores FCL y que sólo se tuviera en cuenta la limitación basada en el peso. Otra posibilidad consistiría en que se reconociera el “contenedor” como unidad de bulto con una limitación (superior) específica aplicable a los “bultos de contenedores”.

9. ¡De ninguna manera! Véase también a este respecto la pregunta 5. Habrá un contrato separado entre el porteador y el subcontratista, que podrá actuar bajo un régimen de responsabilidad muy distinto y que será diferente por razones comerciales perfectamente válidas. Con ello puede también interferirse en la aplicación adecuada de las cláusulas “Himalaya”.

10. Artículos 4.2 y 4.3

Las observaciones que figuran más arriba apoyan la inclusión de los artículos 4.2.1 y 4.2.2 para incorporar al texto el transporte de puerta a puerta.

El comentario relativo al artículo 4.3 pone en evidencia el malentendido que se plantea respecto de estos “contratos mixtos”. Se sugiere que sería útil incorporar a las definiciones del proyecto de instrumento los dos términos ampliamente utilizados en el mundo comercial a través de toda la industria internacional para distinguir el transporte en virtud de la cláusula 4.2 (transporte combinado) del transporte en virtud del artículo 4.3 (transporte directo). Su incorporación daría al texto un mayor rigor con miras a su aplicación.

Cabría decidir jurídicamente los siguientes conceptos:

Se entenderá por “contrato de transporte combinado” todo contrato de transporte en el que un porteador, previo pago del flete, se comprometa a transportar mercancías por tierra y por mar desde el lugar de un país en que se haga cargo de las mercancías hasta otro lugar de ese mismo país en que las entregue.

Se entenderá por “contrato de transporte directo” todo contrato de transporte en virtud del cual un porteador, previo pago del flete, se comprometa a transportar

mercancías por mar o por tierra entre dos lugares específicos, pero además se comprometa expresamente a actuar como representante de otro porteador o de otros porteadores para cubrir un tramo concreto o tramos concretos de transporte de las mercancías.

Artículo 5.4

La obligación de mantener la navegabilidad del buque “durante” el viaje introduce incertidumbres innecesarias en el nuevo instrumento, pues el porteador ya tiene la obligación de velar por el cargamento en virtud de otras disposiciones.

Artículo 6.1.2

Se apoya la excepción por defecto de “navegación”. Cabría suprimir la palabra “administración” por las siguientes razones:

El criterio puramente pragmático de que sin retención será mucho más difícil conseguir la adopción del proyecto de instrumento (por ejemplo, el destino del Convenio de la UNCTAD sobre el Transporte Multimodal”).

Problemas con “la mitad del mundo exonerada por pilotaje obligatorio”.

Modificación de la extensión del riesgo que afecte a los seguros.

La necesidad de nueva jurisprudencia para distinguir el “defecto de navegación” de “los peligros del mar”, por ejemplo, si el defecto causaba los peligros o viceversa,

Artículo 6.4

La responsabilidad por retraso sólo debería ser aplicable cuando se hubiera convenido expresamente un plazo.

Artículo 8.4

Se tiene la firme convicción de que los propietarios de los barcos con fletamento por un tiempo determinado deben beneficiarse de las mismas excepciones que los buques fletados con cesión de la gestión náutica. En ambos casos, el comerciante celebra un contrato de fletamento con cesión ¿Por qué razón el propietario registrado de un buque debe ser responsable del contrato de los propietarios del cargamento con el fletador si no tiene ningún medio para saber qué grado de responsabilidad está aceptando? Esta cláusula alienta simplemente a los propietarios del cargamento a no ejercer la debida diligencia al celebrar contratos de transporte con fletadores especuladores.

Inclusión del transporte de puerta a puerta

Mientras se preparaba esta respuesta se ha recibido de la UNCTAD otro cuestionario en el que parece prepararse un nuevo análisis de la cuestión del Convenio de la UNCTAD sobre el Transporte Multimodal. Ese otro cuestionario plantea muchas de las mismas cuestiones abordadas en el contexto de este proyecto de instrumento. **Se considera de suma importancia que exista un convenio único que regule el transporte de puerto a puerto y de muelle a muelle.**

El Instituto confía en que esas observaciones sean de utilidad para los debates actuales sobre esta cuestión y espera que pueda aportar a la CNUDMI la información suplementaria que requiera.

C. Cámara Naviera Internacional

[Original: inglés]

1. ¿Consideraría útil que un único régimen de la responsabilidad fuera aplicable a todo transporte de puerta a puerta que comprendiera un tramo marítimo?

Sí. Un régimen jurídico aplicable al transporte de puerta a puerta sería útil. Apoyamos la elaboración de un convenio “más que marítimo” basado en el proyecto de instrumento preparado por el COTIF para la CNUDMI (“el instrumento propuesto”).

2. En caso afirmativo, ¿por qué?

Una gran parte del transporte de mercancías en contenedores se realiza de puerta a puerta. No se aportaría gran valor añadido formulando otro régimen para los transportes de aparejo a aparejo o de puerto a puerto. Sería un error no tener en cuenta el transporte de puerta a puerta. Siempre y cuando el transporte marítimo se tuviera en cuenta en alguna etapa, las disposiciones del instrumento propuesto deberían ser aplicables a la totalidad del transporte.

3. ¿Debería regir un mismo derecho todo el transporte de mercancías, tanto sus tramos terrestres como marítimos?

No. Habría que aplicar un sistema de responsabilidad de red. Si puede determinarse en qué etapa se produjeron los daños, habría que aplicar regímenes específicos para cada modo de transporte.

4. ¿Deberían estar sujetos al mismo régimen de la responsabilidad que el porteador marítimo todos los participantes en el transporte de cargamento de puerta a puerta, incluidos los estibadores, las empresas de terminales de transportes, las empresas de transporte por camión, las sociedades ferroviarias, los almacenes y otros?

No. Las empresas de transporte por camión, los ferrocarriles, etc. deberían estar sujetos a reglas específicas y no al mismo régimen de responsabilidad que el porteador.

5. ¿Deberían los participantes en el transporte de puerta a puerta, tales como los estibadores, los empresarios de terminales de transportes, las empresas de transporte por camión, las sociedades ferroviarias, los almacenes y otros estar sujetos a reclamaciones directas por parte de los propietarios del cargamento o de sus aseguradores en virtud de un régimen único multimodal por los daños causados por un determinado participante?

No en virtud del instrumento propuesto, que no debería prever ninguna responsabilidad del porteador ejecutante. Esto sería esencial para evitar los conflictos de leyes. A este respecto cabe destacar que el Convenio sobre el Transporte Multimodal de 1980 no contiene ninguna disposición que rijan la responsabilidad del porteador ejecutante.

6. En el caso de los convenios existentes que se aplican al transporte terrestre, como el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), ¿deberían esos convenios seguir rigiendo la responsabilidad del porteador terrestre cuando éste efectuara un transporte terrestre y marítimo a la vez,

o podría el porteador terrestre, en ciertas circunstancias, estar sujeto al mismo régimen de responsabilidad que los porteadores marítimos?

En la medida en que los convenios existentes, como el CMR, el COTIF y el de Montreal, fueran aplicables al transporte multimodal, deberían quedar excluidos del instrumento propuesto.

7. ¿Qué posibles ventajas ve usted en la aplicación de un régimen uniforme de responsabilidad al transporte terrestre y marítimo en el transporte multimodal?

Un régimen uniforme de responsabilidad crearía cierta previsibilidad, pero no se evitarían pleitos para determinar la responsabilidad en determinados casos. En la práctica, un régimen uniforme generaría considerables costos suplementarios. En primer lugar, la parte reclamante tendría que saldar su reclamación con el empresario del transporte multimodal de acuerdo con las reglas uniformes. A continuación, el empresario del transporte multimodal tendría que presentar un recurso contra el subcontratista basándose en otro conjunto de normas aplicables a ese modo específico de transporte. Así pues, habría que aplicar dos series de reglas de responsabilidad para dirimir toda reclamación.

8. ¿Qué problemas comunes se experimentan actualmente a raíz del sistema de regímenes de responsabilidad para el transporte de mercancías de puerta a puerta?

Si bien no tenemos conocimiento de ningún problema esencial, sería de gran utilidad para la industria en su conjunto disponer de un convenio internacional aplicable al transporte de puerta a puerta.

9. ¿Considera usted que sería ventajoso para la industria dar a los propietarios o aseguradores del cargamento la oportunidad de presentar reclamaciones directamente contra el subcontratista del porteador que haya expedido el conocimiento de embarque por los daños o pérdidas que se hayan producido estando las mercancías bajo la custodia del subcontratista?

Al contrario, consideramos que tendría muchas desventajas. Los propietarios del cargamento tienen derecho a proceder contra la otra parte en el contrato. Si se permitiera presentar reclamaciones, por ejemplo, contra el subcontratista en virtud del CMR, se promoverían los pleitos y surgirían problemas de conflictos de leyes. Sería mucho mejor dirigir las reclamaciones al porteador contratista, el cual podría ejercer entonces sus derechos contra los subcontratistas.

10. Aproveche la oportunidad para indicar cualquier otro comentario u observación que desee hacer respecto del instrumento de la CNUDMI, en su forma actual.

La Cámara Naviera Internacional apoya el instrumento y, en particular, nos adherimos a las disposiciones propuestas sobre el período de responsabilidad, la entrega y la autonomía contractual.

La Cámara Naviera Internacional apoya enérgicamente la aplicación del instrumento propuesto al transporte marítimo de puerta a puerta. El instrumento proporciona a las partes comerciales flexibilidad a la hora de determinar el alcance del contrato, incluido el período de responsabilidad. Cuando se convenga un transporte de aparejo a aparejo (como suele ocurrir con los transportes de bultos), la responsabilidad del porteador no irá más allá del aparejo y el instrumento será aplicable. Sin embargo, en caso de transporte de puerta a puerta (o en caso de que se

convenga un transporte más allá del transporte de aparejo a aparejo), se aplicará un sistema de responsabilidad de red. En los casos en que no sea posible determinar el momento en que se produjo el daño (daño oculto), se aplicará el instrumento.

Es de suma importancia que en el instrumento propuesto figuren disposiciones delicadas relativas a la entrega del cargamento. Ello será de gran valor para la industria.

El instrumento propuesto brinda la oportunidad de modernizar el criterio anticuado de reglamentación firme e inflexible de los contratos de transporte. En principio, la Cámara Naviera Internacional apoya la formulación de disposiciones que den una mayor libertad a las partes contractuales en el reconocimiento de las realidades comerciales, al tiempo que se salvaguarden los intereses de los terceros.

II. Observaciones de una organización intergubernamental relacionadas con el cuestionario

A. COMUNIDAD ANDINA (Bolivia, Ecuador, Colombia, Venezuela)

[Original: español]

RECOPIACIÓN DE LAS RESPUESTAS DADAS AL CUESTIONARIO DE LA CNUDMI

COMITÉ ANDINO DE AUTORIDADES DE TRANSPORTES ACUÁTICOS (CAATA)

SECRETARÍA GENERAL DE LA COMUNIDAD ANDINA

1. ¿Consideraría útil que un único régimen de la responsabilidad fuera aplicable a todo transporte de puerta a puerta que comprendiera un tramo marítimo?

BOLIVIA

Sí. Sería apropiado, siempre y cuando pudiera encontrarse un equilibrio justo que tuviera en cuenta los distintos tipos de riesgo a los que está sujeto el transporte multimodal.

COLOMBIA

No. El régimen único de la responsabilidad no debería hacer diferenciaciones entre los modos de transporte.

ECUADOR

Sí. Sería útil disponer de un único régimen, pero la Comunidad Andina ya tiene ese tipo de régimen a través de su legislación multimodal.

VENEZUELA

En el análisis del documento “Derecho del transporte” y en los debates realizados en la CNUDMI se ha planteado la clara posibilidad de que el derecho del transporte rija las operaciones de puerta a puerta aunque abarquen varios otros modos de transporte, como el terrestre o el ferroviario. Sin embargo, existen opiniones bien fundadas según las cuales el proyecto no debería apoyarse en esos términos; se argumenta que la propuesta no ha sido estudiada por las organizaciones que se

ocupan del transporte terrestre, o que ha habido intentos fallidos de llegar a un acuerdo, o que las operaciones de puerta a puerta se rigen actualmente por las Reglas aplicables a los documentos relativos al transporte multimodal de la UNCTAD/CCI (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo/Cámara de Comercio Internacional).

Como es bien sabido, Venezuela no es parte en ninguna de estas convenciones internacionales sobre derecho marítimo privado actualmente vigentes en todos los Estados con los que Venezuela mantiene relaciones de comercio marítimo; en consecuencia, no es parte en las Reglas de La Haya ni en las Reglas de Hamburgo.

Ello no obsta para plantearse un sistema de responsabilidad para el porteador de mercancías que abarque los distintos modos de transporte a fin de evitar la proliferación de regímenes legales de la responsabilidad.

2. En caso afirmativo, ¿por qué?

BOLIVIA

Porque los usuarios dispondrían así de una idea clara y suficiente sobre sus derechos y obligaciones cuando encargaran un servicio de transporte.

COLOMBIA

Sin respuesta.

ECUADOR

Porque una única entidad sería responsable de todo el viaje y de todos los modos de transporte utilizados durante el viaje.

VENEZUELA

Porque los esfuerzos realizados por armonizar los regímenes contractuales de la responsabilidad por el transporte marítimo de mercancías y por armonizar las operaciones auxiliares que hasta la fecha no habían estado sujetas a convenios internacionales.

El proyecto de ley dispone que sus cláusulas son aplicables en el lugar de recepción o de entrega de las mercancías cuando éste se encuentre en un Estado contratante, independientemente de si se trata o no de un puerto, de modo que los transportes de puerta a puerta quedan abarcados por el proyecto de ley. De este modo se creará un marco general para los diversos modos de transporte que garantizará así una seguridad jurídica y que se ajustará a la propuesta de aplicar el régimen al transporte internacional.

3. ¿Debería regir un mismo derecho todo el transporte de mercancías, es decir, tanto sus tramos terrestres como marítimos?

BOLIVIA

Esta sería una buena opción, pero sería difícil de poner en práctica porque los riesgos que afectan al transporte marítimo son más graves que los que afectan al transporte terrestre. Existen más mecanismos de control para el transporte terrestre, mientras que en el transporte marítimo hay que examinar muchas cuestiones, incluidos los riesgos imprevisibles.

COLOMBIA

No. Cada modo de transporte debería regirse por su propio régimen de la responsabilidad.

ECUADOR

Deberían aplicarse regímenes diferentes al transporte terrestre y al transporte marítimo, puesto que cada uno de ellos se rige por sus propias leyes.

VENEZUELA

La finalidad de este proyecto de instrumento sobre el derecho del transporte es reemplazar el régimen constituido por las Reglas de La Haya, La Haya-Visby y Hamburgo, por un régimen que abarque el transporte multimodal por tierra o por ferrocarril y el transbordo de mercancías a fin de lograr la uniformidad entre los convenios y las reglamentaciones en ellos enunciadas.

En la Comunidad Andina, concretamente en el Comité Andino de Autoridades de Transportes Acuáticos (CAATA), se aprobó la resolución CAATA N° XIX.EX-91. Por esa resolución se establece el Plan Estratégico 2001-2005 para los transportes acuáticos en la subregión, cuyos objetivos generales comprenden la promoción, la adaptación y la armonización del derecho marítimo en el contexto andino, a fin de facilitar un desarrollo bien regulado del transporte acuático.

Uno de los objetivos que establece la misma resolución es el de revisar y aplicar los convenios y las prácticas internacionales referentes al transporte por vía acuática, a los puertos y a otros servicios conexos.

Ello confirma la necesidad de concertar un único instrumento que normalice el derecho relativo al transporte de mercancías por vía acuática.

4. ¿Deberían estar sujetos al mismo régimen de la responsabilidad que el porteador marítimo todos los participantes en el transporte de puerta a puerta del cargamento, incluidos los estibadores, los empresarios de terminales de transportes, las empresas de transporte por camión, las sociedades ferroviarias, los almacenes y otros?

BOLIVIA

No. Las responsabilidades y los riesgos para cada empresa de transporte son muy diferentes, al igual que los mecanismos para evitar esos riesgos; por consiguiente, no pueden tratarse con un mismo criterio. Por ejemplo, un almacén y una empresa de transportes tienen que prever eventualidades totalmente diferentes.

COLOMBIA

No. Únicamente si el contrato de transporte entra en el ámbito del sistema multimodal.

ECUADOR

No deberían estar sujetos al mismo régimen de la responsabilidad que el porteador marítimo.

VENEZUELA

Sí. En aras de la uniformidad jurídica del transporte multimodal y teniendo debidamente en cuenta la ampliación de las reglas que se recogen en el proyecto a fin de cubrir la responsabilidad no sólo del porteador o de las partes ejecutantes sino también la de otras personas que ya no puedan ser partes ejecutantes. Este criterio ya viene implícito en el proyecto de instrumento, concretamente en los casos en que se presenta una reclamación contra una persona que no sea el porteador; esa persona tiene derecho a beneficiarse de las excepciones y limitaciones de la responsabilidad de que dispone el porteador en virtud del instrumento, siempre y cuando esa persona demuestre que ha actuado en el ámbito de su contrato, de su empleo o de su mandato.

5. ¿Deberían los participantes en el transporte de puerta a puerta, tales como los estibadores, los empresarios de terminales de transportes, las empresas de transporte por camión, las sociedades ferroviarias, los almacenes y otros estar sujetos a reclamaciones directas por parte de los propietarios del cargamento o de sus aseguradores en virtud de un régimen único multimodal por los daños causados por un determinado participante?

BOLIVIA

Sí. Si se identifica la fuente del daño, sería una buena idea que los usuarios pudieran presentar sus reclamaciones directamente. Sin embargo, éste no es el espíritu en que se basa el servicio multimodal.

COLOMBIA

Sí.

ECUADOR

Sí. Los participantes en el transporte de puerta a puerta deben estar sujetos a un único régimen de transporte multimodal.

VENEZUELA

De conformidad con el proyecto de instrumento, el período de responsabilidad del porteador rige el momento y el lugar de recepción de las mercancías, que debe corresponder al momento acordado en el contrato de transporte o, en ausencia de tal disposición, al momento [y al lugar] en que el porteador o la parte ejecutante tomen efectivamente las mercancías bajo su custodia.

El porteador está obligado también, durante el período de su responsabilidad, a preservar y a cuidar debidamente los bienes. En consecuencia, debe mantener la buena condición de las mercancías durante la carga, el estibado, el transporte y la descarga de las mercancías. Ello puede significar que los distintos participantes en el transporte de puerta a puerta incurran en la misma responsabilidad en que los transportistas incurren en virtud del régimen presentado en el proyecto de instrumento durante el período en que las mercancías estén bajo su custodia.

Por consiguiente, sería posible adoptar un único régimen que estableciera parámetros para las reclamaciones directas de los propietarios y aseguradores del cargamento con respecto a la responsabilidad de todas esas personas.

6. En el caso de los convenios existentes que se apliquen al transporte terrestre, como el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), ¿deberían esos convenios seguir rigiendo la responsabilidad del porteador terrestre cuando éste efectuara un transporte terrestre y marítimo a la vez, o podría el porteador terrestre, en ciertas circunstancias, estar sujeto al mismo régimen de responsabilidad que los porteadores marítimos?

BOLIVIA

El porteador terrestre debería tratarse por separado, tal como ocurre actualmente. Tal como se ha enunciado más arriba, los riesgos no son los mismos; por consiguiente, la responsabilidad tampoco puede ser igual. Incluso los procedimientos de seguros difieren.

COLOMBIA

No. Cada modo de transporte debe regirse por su propio régimen de la responsabilidad. No obstante, si existiera un único régimen de la responsabilidad para el transporte de puerta a puerta, sería aplicable a todos los modos de transporte en que se efectuara el transporte de un determinado cargamento; es decir, el sistema multimodal regiría el transporte desde la recepción del cargamento hasta su entrega en el lugar convenido.

ECUADOR

El transporte por carretera tiene su propia legislación sobre responsabilidad y no puede estar sujeto al régimen de la responsabilidad aplicable a los transportes acuáticos.

VENEZUELA

Es necesario distinguir entre el régimen único de responsabilidad aplicable a las operaciones de puerta a puerta y los convenios que rigen el transporte terrestre.

El régimen único de la responsabilidad sólo podrá quedar desplazado cuando se haya adoptado como ley un convenio internacional que regule el transporte terrestre y sea aplicable únicamente al tramo terrestre de un contrato de transporte marítimo si las pérdidas o los daños se producen únicamente durante el transporte terrestre de las mercancías. Ello significa que si los daños se producen durante más de un tramo de transporte, o si no puede determinarse exactamente cuándo se produjeron, prevalecerá el régimen único de responsabilidad durante todo el período de tránsito de puerta a puerta.

7. ¿Qué posibles ventajas ve usted en la aplicación de un régimen uniforme de la responsabilidad al transporte terrestre y marítimo en el transporte multimodal?

BOLIVIA

Si fuera posible, la ventaja consistiría en que el usuario dispondría de un procedimiento más simple y de una responsabilidad más clara para presentar una reclamación.

COLOMBIA

El régimen del transporte multimodal establece que el empresario de transporte multimodal asume la plena responsabilidad desde el momento en que se hace cargo de las mercancías hasta que las entrega al consignatario; por consiguiente, en caso

de daños o pérdidas del cargamento, la única persona que debe responder ante el consignatario debe ser el empresario de transporte multimodal que firmó el contrato pertinente. Por consiguiente, la ventaja es considerable, ya que sólo es responsable un único empresario ante el consignatario por cualquier daño o pérdida que sufra el cargamento.

ECUADOR

El régimen del transporte multimodal prevé que el empresario de transporte multimodal asume la plena responsabilidad del transporte y crea un único régimen de la responsabilidad. Ello facilita el transporte internacional, dado que cualquier reclamación presentada por el propietario del cargamento se dirige al empresario de transporte multimodal y éste debe presentar la reclamación por daños respecto del modo de transporte en que se haya producido el daño y conforme a su legislación interna.

VENEZUELA

La ventaja radica en que si bien existen algunos convenios aplicables al transporte terrestre, como el Convenio CMR, muchos contratos de transporte marítimo incluyen un tramo terrestre. Por consiguiente, sería más práctico aplicar el único régimen de responsabilidad a todos los tramos del transporte de puerta a puerta, utilizando un régimen uniforme y armonizado que cubriera los distintos modos de transporte.

8. ¿Qué problemas comunes se experimentan actualmente a raíz del sistema de regímenes de responsabilidad para el transporte de mercancías de puerta a puerta?

BOLIVIA

El problema consiste en que el usuario debe entender muchos procedimientos para poder presentar una reclamación y que el empresario de la terminal de transportes dispone de muchas opciones para eludir la responsabilidad.

COLOMBIA

La imposibilidad de determinar el momento en que se produce el daño o la pérdida y la etapa del transporte multimodal en que ocurrió tal daño o pérdida.

ECUADOR

El hecho de que el propietario del cargamento deba presentar una reclamación por daños respecto del modo de transporte en que se produjo el daño y en virtud del régimen de la responsabilidad aplicable a dicho modo de transporte.

VENEZUELA

El régimen único de responsabilidad podría convertirse en la base de un nuevo régimen único y mundial para la regulación del transporte marítimo de modo tal que se cumplieran los requisitos del comercio y de la tecnología moderna. Por consiguiente, todo nuevo régimen debería abarcar todos los tramos de las operaciones de transporte.

Por consiguiente, el régimen único de la responsabilidad debe adaptarse a las realidades del comercio moderno, cubrir todo el período durante el cual el porteador tenga las mercancías bajo su custodia, independientemente de si se encuentran en un

puerto o en tierra, y establecer reglas aplicables a los modos de transporte complementarios del transporte marítimo de mercancías.

9. ¿Considera usted que sería ventajoso para la industria dar a los propietarios o aseguradores del cargamento la oportunidad de presentar reclamaciones directamente contra el subcontratista del porteador que haya expedido el conocimiento de embarque por los daños o las pérdidas que se hayan producido estando las mercancías bajo la custodia del subcontratista.

BOLIVIA

Esto sería una ventaja más para el empresario de la terminal que para el usuario, ya que los daños, independientemente de que sean fruto o no de negligencia, están causados por empresarios subcontratados para un tramo del transporte. Es decir, la mayor parte de los daños se causarían durante la manipulación del cargamento y no durante el transporte propiamente dicho. No obstante, es importante tener presente que la fiabilidad y la calidad del servicio que ofrezca un empresario de terminal depende de la calidad de los agentes y subcontratistas que elija para prestar el servicio.

COLOMBIA

No vemos en ello ninguna ventaja, porque generalmente ni el cargador ni el consignatario influyen o son partes en el subcontrato; por ello la ley les impediría entablar cualquier tipo de acción contra el subcontratista.

ECUADOR

No, porque el empresario de transporte multimodal asume la plena responsabilidad y es más fácil para el propietario del cargamento presentar una reclamación al empresario de transporte multimodal que a cualquier otra persona encargada de una de las etapas del transporte.

VENEZUELA

La ventaja consiste en que pueden reducirse los costos y evitarse múltiples reclamaciones.

10. Aproveche la oportunidad para indicar cualquier otro comentario u observación que desee hacer respecto del instrumento de la CNUDMI en su forma actual.

BOLIVIA

Sin respuesta.

COLOMBIA

El documento de la CNUDMI debería regir únicamente el transporte marítimo de puerta a puerta, teniendo presente que los regímenes de la responsabilidad que trata de amalgamar y actualizar son los de las Reglas de La Haya, las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo.

Es importante que para el transporte marítimo haya un único régimen de la responsabilidad.

La UNCTAD está concluyendo estudios sobre la unificación de las reglas para el transporte multimodal.

Convendría especificar precisamente que el proyecto de instrumento se limita al transporte de puerta a puerta; de no ser así, sería necesario regular la actividad de transporte multimodal en el mismo instrumento si se aceptara la idea de que el transporte multimodal es equivalente al transporte de puerta a puerta. Sería una tarea larga y costosa con amplias consecuencias, y hasta la fecha no se ha logrado formular reglas uniformes, salvo en la Comunidad Andina, que dispone de reglas comunitarias en ese ámbito.

El artículo 5.3 de la versión española, que dice "... el transportista puede negarse a descargar, o puede descargar, destruir o ...", debería enmendarse para que dijera "... el transportista puede negarse a cargar, o puede descargar, destruir o ...".

Con respecto al artículo 6.3 (Responsabilidad de las partes ejecutantes), habría que agregarle notas pertinentes para aclarar que existe una responsabilidad mancomunada y solidaria entre el porteador, las partes ejecutantes y sus agentes.

Si llegamos a tratar el artículo 15, "Avería gruesa", convendría suprimir esta disposición del proyecto por las mismas razones que se han indicado para el artículo 6.1.2 a). Además, dado que se trata de un acuerdo que no entra en la categoría de un tratado público, no sería jurídicamente aceptable elevar implícitamente el instrumento a tal categoría.

Cabe señalar también que el período de limitación para instituir procedimientos judiciales contra el porteador marítimo debe ajustarse a las Reglas de Hamburgo, que prevén un período máximo de dos años para incoar procedimientos judiciales.

ECUADOR

El documento de la CNUDMI debería regir el transporte marítimo de puerta a puerta, ya que el régimen de la responsabilidad que debe aplicársele (las Reglas de La Haya, las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo) sólo establecen responsabilidad por el transporte marítimo, y también porque los otros modos de transporte se rigen por sus propios procedimientos legales.

El objetivo debe consistir en establecer un único régimen de la responsabilidad que unifique los ya existentes, porque toda otra situación crea incertidumbre jurídica en el comercio internacional, tal como ocurre en la actualidad.

Con tal fin, se han formulado las siguientes recomendaciones:

1. **Ámbito de aplicación.** La función del porteador en el caso del transporte de puerta a puerta debería consistir en asumir la plena responsabilidad por el contrato de transporte, dado que éste es el único modo en que la persona responsable puede ser plenamente identificable y accesible.
2. **Sujeto de responsabilidad.** El porteador debería ser responsable solidariamente con su agente cuando dicho agente interviniera en uno de los tramos del transporte. Los agentes comerciales quedarían excluidos de esa responsabilidad.
3. **Régimen de responsabilidad.** Si se excluye el defecto de navegación como motivo de responsabilidad para el porteador, habría que suprimir del proyecto la disposición que permite invocar el defecto de navegación como excepción de responsabilidad.

3.1 Con respecto al defecto de la navegación y a la labor del piloto, se recomienda asimismo que los casos de intervención del piloto no sean admisibles

como excepción, ya que así se aceptaría como excepción una forma de defecto de navegación. Del mismo modo, no debería permitirse la exoneración de responsabilidad para el porteador o el piloto.

3.2 En caso de incendio, debería quedar claro que el porteador debería asumir la responsabilidad, pero la carga de la prueba debería consistir en demostrar la existencia de causas ajenas a su control.

3.3 La opción prevista de responsabilidad parcial del porteador, en virtud de la cual el porteador asume en principio toda la responsabilidad, debería mantenerse.

4. Límites de la responsabilidad del porteador. Con respecto a los límites de la responsabilidad Del porteador, el proyecto enuncia un marco adecuado, y el único punto que debería analizarse es el de si el nivel de los límites es adecuado. A este respecto, se propone que se mantengan los criterios establecidos en las Reglas de La Haya-Visby, pero que se dé al porteador la oportunidad de optar por la legislación del país de origen del transporte si prevé un mayor límite.

5. Jurisdicción. En el proyecto no figura ninguna regla sobre la jurisdicción. Por consiguiente, deben introducirse reglas para establecer la competencia de los tribunales en el lugar de destino del cargamento.

6. Arbitraje. Parece suponerse que los árbitros o los órganos de arbitraje del lugar de destino del cargamento deben tener jurisdicción, pero que las partes deben seguir teniendo autonomía contractual para convenir someter un caso a arbitraje, siempre y cuando ese acuerdo se concierte después de ocurrir los hechos que sean objeto de la controversia.

7. Comunicación electrónica. Conviene prever claramente el hecho de que los contratos de transporte marítimo pueden celebrarse también electrónicamente, de modo que haya una regulación uniforme de los contratos de transporte, tanto si se han celebrado por escrito como por medios digitales. Análogamente, se sugirió que en el texto del proyecto se sustituyera la palabra “imágenes” por las palabras “medios o registros”, a fin de ajustarlo a la nomenclatura internacional correcta.

7.1 Se sugirió también que se registraran ante los órganos competentes las características de la firma electrónica, a fin de garantizar la seguridad jurídica de los documentos emitidos electrónicamente. A este respecto, cabe señalar también que la firma electrónica del documento electrónico debería cumplir los requisitos de confidencialidad, integridad y autenticidad del mensaje de datos, que tampoco debería ser rechazado.

Conclusiones

a) La CNUDMI y el Comité Marítimo Internacional han redactado un documento sobre el transporte de puerta a puerta para sustituir el transporte de puerto a puerto que determine la responsabilidad por tal transporte sobre la base de las Reglas de La Haya-Visby y de las Reglas de Hamburgo, haga extensivo el transporte de puerta a puerta al transporte multimodal y constituya un instrumento único para regir el transporte marítimo de mercancías, los transbordos, ya sea por tierra o por ferrocarril, incluidas las operaciones auxiliares en el transporte en cadena durante la carga y la descarga, y la transmisión electrónica de datos.

Este proyecto pretende simplificar la documentación y unificar todo el régimen legal en lo relativo a la responsabilidad por el transporte de mercancías, lo que obviamente beneficiaría al comercio externo y reduciría notablemente los costos. No obstante, debe tenerse presente que ese documento tan amplio y general dará lugar a un gran debate antes de su adopción, y también después de ser adoptado, a la hora de la ratificación o de la adhesión, habida cuenta de que aborda muchas cuestiones. Se hace patente lo difícil que resulta unificar criterios sobre todos estos aspectos y plasmarlos en un acuerdo internacional.

b) a fin de establecer un reparto más equilibrado y equitativo de los riesgos y de las responsabilidades entre el porteador y el cargador, las nuevas reglas para el transporte internacional de mercancías deberían remitirse exclusivamente a la revisión de las Reglas de La Haya-Visby y de las Reglas de Hamburgo.

Habría entonces que revisar el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías a fin de ajustarlo a la situación actual de los transportes marítimos.

c) El transporte internacional multimodal debería considerarse como tal y debería seguir estando reglamentado por la legislación de la Comunidad Andina, que ha instituido un marco jurídico complementario.

VENEZUELA

A los efectos del presente trabajo, han de tenerse en cuenta los instrumentos vigentes en Venezuela y que se aplican al transporte marítimo a saber, la Decisión 331, modificada por la Decisión 393 de la Junta del Acuerdo de Cartagena (Comunidad Andina) relativa al transporte multimodal, aplicable al transporte multimodal internacional cuando el lugar de recepción o de entrega de la mercancía es un Estado miembro de la Comunidad Andina. Dicha Decisión se basa en el sistema de responsabilidad establecido en las Reglas de Hamburgo, que a su vez se basa en una presunción de culpa. Sin embargo, cuando se ha determinado que el daño ocurrió durante el tramo marítimo o en vías de navegación interior, se aplica un conjunto de motivos de exoneración análogos a los de las Reglas de La Haya, pero queda excluida la exoneración por los motivos de error náutico o de incendio.

En el proyecto se establece un régimen de responsabilidad mixto que combina los regímenes de las Reglas de La Haya y de las Reglas de Hamburgo. En efecto, el artículo 5 del proyecto impone una serie de obligaciones al porteador, principalmente en relación con la carga y el transporte de la mercancía y su entrega en el lugar de destino. También se refiere al cuidado con que debe tratar la carga durante las diferentes etapas del transporte, y por último, a las medidas que ha de tomar (“debida diligencia”) para garantizar la navegabilidad del buque.

Se observa que las obligaciones se expresan en forma afirmativa, como en las Reglas de La Haya. La redacción es parecida, aunque quizá algo más clara. Observamos que todavía no se ha decidido si el requisito de velar por la navegabilidad del buque se aplica sólo a antes del viaje y al principio del viaje, o si se trata de una obligación que persiste durante todo el viaje.

Compartimos el parecer de que la obligación de velar por la navegabilidad del buque debe mantenerse, como se establece en las Reglas de La Haya; es decir, se trata de una obligación que debe cumplirse antes del viaje y al principio del viaje. Pese a la existencia del Código Internacional de Gestión de la Seguridad y los

requisitos de seguridad de la navegación, la obligación podría resultar muy difícil de hacer cumplir si se impone durante todo el viaje marítimo.

Por otra parte, el artículo 6 del proyecto establece un régimen de responsabilidad basado en la presunción o culpa del porteador en el caso de pérdida, daño o retraso en la entrega de la mercancía: el porteador será considerado responsable a no ser que pruebe que la pérdida o el daño no se debieron a negligencia suya ni de la parte ejecutante (artículo 6.1.1, alternativa I a)).

Esta parte del proyecto se basa en el párrafo 1 del artículo 5 de las Reglas de Hamburgo, si bien las dos reglas no son idénticas.

Sin embargo, el proyecto también estipula (artículo 6.1.2) una serie de circunstancias que, si el porteador demuestra que se dieron, establecerían la presunción de ausencia de culpa del porteador y lo eximiría de responsabilidad. Este conjunto de 11 motivos de exoneración contiene algunas pequeñas divergencias respecto del conjunto mencionado en las Reglas de La Haya y lo aceptamos sin ningún problema.

Conviene señalar que el régimen de las Reglas de La Haya establece las circunstancias en cuestión como motivos que exoneran de responsabilidad al porteador, mientras que en el proyecto de instrumento se considera que crean una presunción de ausencia de culpa por parte del porteador, una exoneración directa.

Creemos que sería conveniente estudiar a fondo las repercusiones jurídicas de ese cambio, especialmente porque nuestra Ley de Comercio Marítimo (artículo 206) se basa en las Reglas de La Haya, que estipulan que dichas circunstancias constituyen motivo de exoneración. El análisis debería tener en cuenta que el proyecto establece una serie de obligaciones que el porteador debe cumplir y una presunción de culpa en el caso de daño, pérdida o retraso; y, por consiguiente, la creación de una nueva presunción en sentido opuesto en los casos en que se demuestren las circunstancias mencionadas en el artículo 6.1.2 parece demasiado complejo y difícil de aplicar en nuestro sistema jurídico.

Quisiéramos señalar que en Venezuela, en lo que respecta a las obligaciones de resultado, como se establece en el artículo 6.1.1, el porteador quedaría exonerado si probara que se trata de una causa ajena no imputable, lo que equivale a probar que ha cumplido las obligaciones contractuales (artículo 5 del proyecto) y que el daño, la pérdida o el retraso se debió a alguno de los motivos de exoneración establecidos en el artículo 6.1.2 del proyecto.

Por esas razones, consideramos que los motivos de exoneración no deben considerarse presunciones a favor del porteador, sino verdaderos casos de exoneración de responsabilidad.

En el proyecto también figura un artículo entre corchetes (artículo 6.1.2) que establecería la exoneración directa (no como presunción de ausencia de culpa) por motivo de error náutico (culpa del capitán, tripulante o piloto en la navegación o la administración del buque) y la excepción del incendio.

Como se indica en el texto explicativo, la propuesta entre corchetes crea una profunda división entre los partidarios de una y otra postura.

En 1996, Venezuela, en calidad de miembro de la Comunidad Andina, decidió eliminar el error náutico y la excepción del incendio como motivos de exoneración;

así quedó establecido en la Decisión 393, que es de aplicación preferente en la esfera internacional en los casos relativos al transporte multimodal.

Sin embargo, en las consultas sostenidas con la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo, ésta expresó su apoyo a que se incluyeran las excepciones del error náutico y el incendio entre las causas de exoneración del porteador. Teniendo presente este hecho, quisiéramos examinar con mayor detalle la conveniencia de suscribir un acuerdo que incluya esas excepciones; en caso de aprobarse, habría que modificar la Decisión 393 para armonizarla con las disposiciones del acuerdo.

El artículo 6.1.4 del proyecto figura entre corchetes. Se refiere al caso en el que el daño, la pérdida o el retraso se deben en parte a culpa del porteador y en parte a un incidente del cual el porteador no es responsable, y se basa en el supuesto de que el porteador sería responsable solamente en la medida en que su culpa haya contribuido al daño, la pérdida o el retraso en la entrega.

En nuestra opinión, esta disposición no debe aceptarse porque en los casos en que haya incumplimiento de su obligación de transportar o entregar la mercancía, el porteador debe responder de todo el perjuicio causado. Este es el sistema de nuestro derecho.

Ha de señalarse que esta disposición del proyecto se basa en el párrafo 7 del artículo 5 de las Reglas de Hamburgo y que la inclusión de esa disposición en las mencionadas Reglas se comprende porque el régimen de responsabilidad que establece es muy estricto. Sin embargo, ese no es el caso con el proyecto de instrumento, que establece un régimen más flexible y favorable a la posición del porteador.

Comercio Electrónico

En la Asamblea del Comité Marítimo Internacional celebrada en Singapur, se acordó que el Subcomité Internacional debía trabajar en la elaboración de reglas que incluyeran principios y disposiciones para facilitar el comercio electrónico. El borrador de mayo fue revisado por el Grupo de Trabajo sobre Comercio Electrónico y en el proyecto de instrumento se incorporan las disposiciones recomendadas por el Grupo.

El proyecto de instrumento debería aplicarse a todos los contratos de transporte, incluidos los que se hayan concertado por medios electrónicos. Para lograr ese propósito, el proyecto de instrumento es neutral en su aplicación así como por lo que se refiere a la tecnología. Esto significa que se puede adaptar a todo tipo de sistema, no sólo a los que se basan en un registro, como el Conocimiento de embarque para Europa (BOLERO). Debería aplicarse a sistemas operativos en entornos cerrados (como Intranet), así como a los que operan en un entorno abierto (como Internet). Habría también que procurar que el proyecto de instrumento no se limite a la tecnología actualmente en uso, teniendo presente que la tecnología evoluciona rápidamente y que lo que parece imposible hoy es probable que ya lo estén planificando los programadores de sistemas de informáticos.

Uno de los objetivos del proyecto de instrumento es eliminar el obstáculo del papel en las transacciones electrónicas, adoptando los principios pertinentes de la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico de 1996.

Una manera de lograr ese propósito es simplemente definir la palabra “documento” de manera que se incluya la información registrada o archivada por cualquier medio. Esto abarcaría la información guardada por medios electrónicos como si estuviera escrita en papel. Algunos consideran que ésta es la mejor solución, pero como todavía está muy extendida la sensación de que “documento” significa papel, se han utilizado diferentes términos para facilitar la concertación de contratos por medios electrónicos o su demostración por mensajes comunicados electrónicamente. Se ha escogido la expresión “documento electrónico” por ser relativamente neutral. La expresión “*Contract particulars*”¹ se ha considerado una expresión apropiada que puede aplicarse fácilmente a las condiciones especiales estipuladas en un documento de transporte o en un documento electrónico.

El capítulo 2 contiene normas generales relativas al consentimiento. Esto significa, en primer lugar, el consentimiento para emitir y utilizar un documento electrónico y, en segundo lugar, cuando se emite un documento de transporte, el consentimiento comunicado o expresado electrónicamente para intercambiar información y notificaciones como las que figuran en los artículos 6.9.1 y 6.9.2. Existe también un artículo para los casos en que las partes deseen optar por un medio particular para sustituir un documento electrónico por un documento en papel o viceversa. Esto sólo se permite si existe consentimiento mutuo y bajo estrictas condiciones. Este problema se menciona en las Reglas del CMI sobre el conocimiento de embarque electrónico. Por último, el capítulo 2 contiene reglas de procedimiento que deben acordarse e incluirse en los datos del contrato que aparecen en un documento electrónico negociable. Sobre este punto no hay una costumbre generalizada, ni uniformidad, ni un sistema predominante. Por consiguiente, esas reglas son necesarias para asegurar que no haya malentendidos respecto de la transferencia de documentos electrónicos ni de las medidas necesarias para obtener la entrega como tenedor de un documento electrónico.

El proyecto de instrumento hace suya la propuesta de que la negociabilidad puede lograrse y llevarse a efecto por medios electrónicos.

El concepto de control exclusivo del documento electrónico debería ser compatible con el concepto de negociabilidad. Ciertamente lo es tanto como el hecho de poseer físicamente un pedazo de papel. Por consiguiente, esta disposición colocaría a los documentos electrónicos en el mismo pie de igualdad que los documentos de transporte y sólo por esa razón se ha introducido. Asimismo, pondría a los documentos de transporte negociables en pie de igualdad con los documentos electrónicos. Se apreció que las diferentes interpretaciones de negociabilidad en las diferentes jurisdicciones podría no permitir determinar si en todas las jurisdicciones un documento electrónico podría en este momento ser visto como capaz de abarcar lo que debe entenderse como una efectiva negociabilidad. Sin embargo, reconociendo el rápido avance nacional e internacional del comercio electrónico y de la legislación sobre el particular, que persiguen introducir la paridad entre los medios electrónicos y el papel, se consideró que las normas eran aceptables.

Uno de los razonamientos e ideas examinados fue que ya no había más necesidad de documentos negociables, ya fuera en papel o en forma de documento electrónico, y

¹ La expresión “contract particulars” se ha traducido como “condiciones del contrato”, si bien puede también traducirse como “clausulado del contrato”, “cláusulas específicas del contrato” o “cláusulas especiales del contrato”.

que, en cualquier caso, el aspecto más importante debía ser la transferencia de derechos (el derecho de obtener la entrega o el derecho de control) en un contrato de transporte sin documentación. En cuanto al primer punto, esa opinión se basó en el hecho de que la financiación del transporte aéreo en cualquier forma se ve obstaculizada por el uso de los “air waybills”. La popularidad de los “sea waybills”² también se mencionó. Sin embargo, es cierto que hay muchos mercados donde se utilizan los documentos negociables. El proyecto de instrumento debe asegurar que nada evite el uso de documentos electrónicos para probar tales contratos de transporte en el futuro. El instrumento también establece claramente que la transferencia de derechos en los contratos de transporte puede hacerse electrónicamente.

Estas normas están en armonía con las Leyes Modelo de la CNUDMI sobre Comercio Electrónico (1996) y Firmas Electrónicas (2001), las cuales, en alguna medida, sirvieron de inspiración a la Ley venezolana sobre Mensajes de Datos y Firmas Digitales. Sólo con el reconocimiento de la validez de los documentos transmitidos por vía electrónica será posible superar los obstáculos legales para la aplicación del comercio electrónico en países en que los documentos tradicionalmente se conservan por escrito, como Venezuela. Por consiguiente, Venezuela aprueba las normas sobre comercio electrónico que figuran en el proyecto de instrumento.

B. COMUNIDAD ANDINA (Perú)

[Original: inglés]

Acusamos recibo del cuestionario preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) relativo al proyecto de instrumento que regiría el transporte internacional de mercancías.

Además, como Dirección General de Transporte Acuático del Perú, expondremos nuestra opinión en relación con cada una de las preguntas.

1. ¿Consideraría útil que un único régimen de la responsabilidad fuera aplicable a todo transporte de puerta a puerta que comprendiera un tramo marítimo?

Habida cuenta del rápido aumento de los envíos de puerta a puerta y de que ésa será probablemente la forma de transporte que predomine en el futuro próximo, consideramos conveniente y útil tener un régimen de responsabilidad único. Sin embargo, creemos que el proyecto abarca asuntos que figuran en varios convenios que todavía no han sido aprobados por numerosos países. Por consiguiente, pensar en un consenso es casi una utopía.

2. En caso afirmativo, ¿por qué?

Como se indicó antes, consideramos que el proyecto de instrumento propuesto es demasiado ambicioso y que son demasiados los convenios que se han incorporado

² Se ha dejado la expresión original en inglés por la dificultad en definir los términos “air waybill” y “sea waybill”, que podrían traducirse como documentos de transporte aéreo y marítimo *no negociables*, respectivamente.

en un único instrumento. Esto significa que será casi imposible que los países lo aprueben.

De hecho, el proyecto abarca cuestiones relativas a la responsabilidad de los armadores respecto de las mercancías transportadas en los buques, que en la actualidad se rigen principalmente por las Reglas de La Haya, La Haya-Visby y Hamburgo. Precisamente sobre este asunto no hay consenso en nuestro país ni en el Pacto Andino.

Asimismo, el proyecto abarca cuestiones nuevas que no figuraban en las mencionadas Reglas, por ejemplo los conocimientos de embarque electrónicos y la avería gruesa.

Además, un régimen de responsabilidad para el transporte de puerta a puerta debe incluir un régimen para el transporte terrestre, que normalmente está reglamentado por la legislación local.

Proponemos que se adopte el enfoque de dos vías del Profesor William Tetley (<http://tetley.law.mcgill.ca/unctad>): A) una vía rápida, con un nuevo convenio de puerta a puerta que podría ser una combinación de las Reglas de La Haya-Visby y de Hamburgo y en el que se procuraría mantener el equilibrio entre cargadores y porteadores. Este convenio abarcaría el tramo marítimo que se rige por el derecho internacional; y, B) una vía lenta, que abarcaría las cuestiones más controvertidas y sería facultativa para los Estados, y que comprendería el transporte terrestre, que se rige normalmente por la legislación local.

3. ¿Debería regir un mismo derecho todo el transporte de mercancías, tanto sus tramos terrestres como marítimos?

Sí. Sería muy conveniente que un único derecho internacional regulara todo el transporte de mercancías, ya que ello proporcionaría la certidumbre de la ley, fomentaría el comercio, enriquecería los fallos con diversas jurisprudencias y reduciría las costas, entre otras cosas.

Sin embargo, como se señaló en los párrafos anteriores, el proyecto es demasiado ambicioso y algunas cuestiones, como el transporte terrestre de mercancías, suelen regirse por el derecho local. La necesidad de convencer a los países de que no apliquen su propia legislación hará probablemente que el convenio sea un objetivo inalcanzable. Sin embargo, quedará abierta la posibilidad de que los demandantes y/o los demandados puedan elegir la jurisdicción y el derecho aplicable.

4. ¿Deberían estar sujetos al mismo régimen de la responsabilidad que el porteador marítimo todos los participantes en el transporte de cargamento de puerta a puerta, incluidos los estibadores, las empresas de terminales de transportes, las empresas de transporte por camión, las sociedades ferroviarias, los almacenes y otros?

No necesariamente. Determinados riesgos inherentes al transporte marítimo no existen en el transporte terrestre y viceversa. Por consiguiente, el grado de responsabilidad no se debe medir aplicando el mismo criterio.

Sin embargo, algunos aspectos de la responsabilidad, como el cálculo de las indemnizaciones, podrían aplicarse a todos los modos de transporte, y un consenso sobre esos puntos podría repercutir en un incremento del comercio debido a la certidumbre de la ley. Por lo menos respecto de algunos asuntos, como la reducción

de las costas y el conocimiento de los problemas análogos o idénticos resueltos en otros países. Esto infundiría a los usuarios mayor confianza en la utilización del sistema.

5. ¿Deberían los participantes en el transporte de puerta a puerta, tales como los estibadores, los empresarios de terminales de transportes, las empresas de transporte por camión, las sociedades ferroviarias, los almacenes y otros, estar sometidos a reclamaciones directas por parte de los propietarios del cargamento o de sus aseguradores en virtud de un régimen único multimodal por los daños causados por un determinado participante?

Sí. Sin embargo, ello deberá ser facultativo para el demandante y no obligatorio. El demandante tendría la posibilidad de elegir si presentar su reclamación directamente contra el porteador, y éste lo haría contra el subcontratista en subrogación, o contra el subcontratista, si el daño/pérdida ocurrió claramente en el período en que la mercancía se hallaba bajo su responsabilidad, o contra ambos.

6. En el caso de los convenios existentes que se aplican al transporte terrestre, como el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), ¿deberían esos convenios seguir rigiendo la responsabilidad del porteador terrestre cuando éste efectuara un transporte terrestre y marítimo a la vez, o podría el porteador terrestre, en ciertas circunstancias, estar sujeto al mismo régimen de responsabilidad que los porteadores marítimos?

Sería conveniente que el porteador terrestre estuviera sometido al mismo régimen de responsabilidad que el marítimo, aunque algunos de sus riesgos no sean iguales. Sin embargo, como se ha indicado, al estar todos los convenios incorporados en uno único, no es probable que éste sea aprobado por la mayoría de los países. Por lo tanto, por el momento los convenios deberían seguir siendo independientes. El enfoque de las dos vías que se ha propuesto podría ayudar a este respecto.

7. ¿Qué posibles ventajas ve usted en la aplicación de un régimen uniforme de responsabilidad al transporte terrestre y marítimo en el transporte multimodal?

La ventaja principal y más evidente sería que dicho régimen resultaría más fácil de entender para los numerosos usuarios. Esto repercutiría en una mejor comprensión y evolución del derecho y en una reducción de las costas, lo cual traería aparejados la confianza en el sistema y el desarrollo del comercio en general.

8. ¿Qué problemas comunes se experimentan actualmente a raíz del sistema de regímenes de responsabilidad para el transporte de mercancías de puerta a puerta?

En países como los nuestros, los problemas son principalmente la confusión y el desconocimiento por parte de los propietarios de la carga acerca de la legislación aplicable y los regímenes de responsabilidad, lo que dificulta a los usuarios el cobro o la demanda a los porteadores. Sin embargo, éste no es el único problema; los jueces locales no están especializados en asuntos marítimos o de transporte y no aplican los convenios internacionales aprobados. Esto crea aún más confusión, no sólo entre los propietarios de la carga sino también entre los porteadores, lo que repercute en un encarecimiento de la actividad empresarial y del comercio debido a la incertidumbre.

9. ¿Considera usted que sería ventajoso para la industria dar a los propietarios o los aseguradores del cargamento la oportunidad de presentar reclamaciones directamente contra el subcontratista del porteador que haya expedido el

conocimiento de embarque por los daños o pérdidas que se hayan producido estando las mercancías bajo la custodia del subcontratista?

Sí. Probablemente se reducirían los costos y el comercio sería más eficaz. Si los subcontratistas pudieran ser demandados por la pérdida o los daños ocurridos mientras la mercancía estaba bajo su custodia, tendrían la oportunidad de encontrar otros métodos de solución de diferencias para satisfacer las demandas que podrían convenir a todas las partes, en lugar de ser demandados una vez que la responsabilidad del porteador ha sido establecida por un tribunal de jurisdicción competente o un tribunal de arbitraje. Esto reduciría evidentemente las costas.

Asimismo, el propietario de la carga o el asegurador podría en algunos casos considerar más conveniente presentar una demanda en el lugar, en vez de tener que hacerlo a una empresa extranjera. Como la cadena de demandas sería más corta, podrían obtenerse indemnizaciones mayores, que a fin de cuentas beneficiarían a todos, debido a la reducción de las costas, de los juicios y de las negociaciones.

Sin embargo, como se indicó antes, esta será una opción del demandante.

10. Aproveche la oportunidad para indicar cualquier otro comentario u observación respecto del instrumento de la CNUDMI en su forma actual.

Estamos de acuerdo en que es un documento bueno y conveniente. Sin embargo, creemos que no es realista considerar que pueda prosperar, ya que muchos países no podrán ratificarlo. Si se dejan de lado algunas cuestiones difíciles se podría sacar adelante el convenio, pero se necesitan más conversaciones para llegar al convenio deseado. Por consiguiente, creemos que habría que aplicar el enfoque de las dos vías.

III. Otras declaraciones y aportaciones en relación con la preparación del proyecto de instrumento

A. De los Estados

MALASIA

[Original: inglés]

Téngase en cuenta que estas observaciones no son definitivas, ya que Malasia todavía no ha recibido algunos de los documentos pertinentes.

- i) Las operaciones de transporte de puerto a puerto (transporte internacional marítimo de mercancías) NO PUEDEN equipararse ni ampliarse a las operaciones de transporte de puerta a puerta. Se trata de operaciones diferentes que hay que abordar separadamente teniendo en cuenta su diferente naturaleza y los regímenes y la legislación del transporte terrestre de diversos países, particularmente los que no son miembros. Es importante conocer cabalmente los posibles peligros de hacer extensivas las normas del transporte marítimo al transporte terrestre, y más en el caso de los países en desarrollo.

- ii) Habida cuenta del número más bien reducido de países miembros, la intención de que el instrumento internacional que se está preparando pueda considerarse un tratado internacional parece más bien prematura y poco razonable; tal vez lo mejor sería que se propusiera como convenio internacional de las Naciones Unidas.

B. De las organizaciones intergubernamentales

Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE)

[Original: inglés]

ANTECEDENTES

El Comité de Transporte Marítimo organizó el Seminario sobre los regímenes de responsabilidad por el cargamento para prestar asistencia en la modernización de los regímenes vigentes y aclarar algo más las medidas que podían tomarse para establecer un nuevo régimen que fuera objeto de una aceptación más general por parte de los gobiernos y de la industria. Se esperaba que esta iniciativa de la OCDE no diera lugar a una mayor proliferación de regímenes, sino que alentara una convergencia de pareceres para armonizar aún más las prácticas internacionales.

El criterio adoptado para preparar el Seminario fue encargar a un consultor que analizara un conjunto de regímenes vigentes y determinara las cuestiones sobre las que aún hubiera un desacuerdo notable entre las distintas partes afectadas por esos regímenes. El documento del consultor, que constituyó el fundamento de los debates sostenidos en el Seminario, puede consultarse en el sitio web del Comité de Transporte Marítimo:

<http://www.oecd.org/dsti/sti/transpor/sea/index.htm>

EL SEMINARIO

El Seminario del Comité de Transporte Marítimo se celebró los días 25 y 26 de enero de 2001 y contó con la asistencia de aproximadamente 120 participantes enviados por los gobiernos y la industria de países de la OCDE. Estuvieron asimismo representados varios organismos intergubernamentales internacionales interesados en cuestiones relativas a la responsabilidad por el cargamento.

El Seminario estuvo presidido por el Sr. Alfred Popp, Asesor General Superior del Departamento de Justicia del Canadá. El Sr. Popp es también el Presidente del Comité Jurídico de la OMI.

Aun cuando representaban claramente a sus gobiernos y organizaciones, los participantes en el Seminario fueron invitados a intervenir y hacer uso de la palabra a título personal, ya que el Seminario sólo pretendía ser una ocasión para intercambiar opiniones sobre los asuntos identificados por el consultor, a fin de determinar si existía una base común o de convergencia que abriera el camino a una futura conferencia diplomática para resolver algunas de esas cuestiones que siempre habían sido fuente de discrepancias.

Las opiniones individuales de los participantes no quedaron registradas y todas las declaraciones se hicieron sin que quedara constancia de sus autores. Asimismo, los

resultados del Seminario no reflejan necesariamente las opiniones de los gobiernos de los Estados miembros del Comité de Transporte Marítimo ni de los representantes de la industria presentes.

Si embargo, los puntos tratados en este informe sobre el Seminario se ofrecen a las partes interesadas, ya sean los gobiernos, la industria u organizaciones internacionales que puedan en el futuro acoger conferencias diplomáticas o participar en ellas para examinar los regímenes de responsabilidad por el cargamento, ya que representan el resultado final de las deliberaciones entre esas partes.

Sin bien estos resultados no son vinculantes para ninguna parte, pueden ofrecer cierta orientación en cuanto a los resultados normativos que pueden ser necesarios para llegar a formular una modalidad más global y más generalmente aceptable del régimen de responsabilidad por el cargamento. Por lo menos, pueden brindar orientación sobre otros textos que al final tal vez representen soluciones conciliatorias aceptables.

ASUNTOS EN QUE HUBO ACUERDO GENERAL EN EL SEMINARIO:

Cuestión A: Pérdida debida a retraso

Se observó que ésta había sido tradicionalmente una fuente de discrepancia. Sin embargo, hubo acuerdo en que los retrasos deberían estar cubiertos por un nuevo régimen en que el plazo de entrega fuera objeto de condiciones contractuales especiales. Además, podría pensarse en la posibilidad de incluir disposiciones para los retrasos en general.

Cuestión B: Aplicación a diferentes documentos de transporte

Un nuevo régimen debería abarcar no sólo los conocimientos de embarque tradicionales, sino también otros contratos de transporte no negociables, con exclusión de las pólizas de fletamento.

Cuestión C: Aplicación a las transacciones electrónicas o de otro tipo

Un nuevo régimen debería ser plenamente compatible con el comercio electrónico moderno, incluida Internet.

Cuestión D: Reconocimiento del porteador ejecutante y del porteador contratante

En general, se apoyó la inclusión del concepto de porteador ejecutante en un nuevo régimen, aunque sin abandonar el principio de la presentación de demandas contra el porteador contratante ni permitir que éste quedara exento de responsabilidad por haber subcontratado el transporte a otro porteador.

Sin embargo, se expresó la inquietud de que la definición de porteador ejecutante que figuraba en el proyecto del CMI pudiera ser demasiado amplia, y se consideró que la definición de las Reglas de Hamburgo podía ofrecer una base más adecuada.

Cuestión E: Aplicación a los animales vivos y la carga en cubierta

Animales vivos

La inmensa mayoría de los oradores se pronunció contra la inclusión de los animales vivos en un nuevo régimen debido a la naturaleza especializada de la

carga. Sin embargo, se reconoció la necesidad de que prosiguieran las consultas con los porteadores y cargadores de animales vivos.

Carga en cubierta

La carga en cubierta debería estar incluida sin necesidad de disposiciones especiales en el caso de que se transporte en contenedores, de acuerdo con la práctica comercial vigente. La carga no contenedorizada debería incluirse expresamente, con sujeción a que se aclaren los deberes y derechos de los porteadores y cargadores en consonancia con las Reglas de Hamburgo.

Cuestión F: Aplicación del régimen a las cargas de entrada y de salida

Se apoyó muy decididamente la propuesta de que el régimen se aplicara a las mercancías destinadas a un Estado contratante aun cuando el puerto de origen estuviera en un Estado no contratante.

Cuestión K: Documentación

Los participantes observaron que ésta era una cuestión técnica que debía ser examinada por los expertos y que la única cuestión normativa que hacía al caso era que la información relativa al buque y a la carga que figurara en dicha documentación debía ser totalmente fiable. Algunas observaciones formuladas en relación con la cuestión I pueden ser pertinentes también aquí.

Cuestión L: Plazo de notificación en caso de pérdida o daño

Se reconoció que ésta era una cuestión técnica que sólo podía resolverse mediante un examen conjunto con especialistas para asegurar que las limitaciones que se impusieran reflejaran la práctica empresarial moderna.

Sin embargo, en general se expresó un apoyo considerable al establecimiento de plazos cortos, si bien algunos estimaron que el plazo de tres días fijado en las Reglas de La Haya-Visby en los casos en que el daño no fuera aparente debía ampliarse.

Cuestión M: Plazo de incoación de procedimientos judiciales

También en este caso recibió considerable apoyo el establecimiento un plazo corto, como en las Reglas de La Haya-Visby, pero con disposiciones adecuadas para interponer recursos y posibles disposiciones que estipularan la suspensión e interrupción de esos plazos.

Cuestión N: Disposiciones explícitas para el arbitraje u otras formas de solución de diferencias

Un nuevo régimen debería disponer que las partes pudieran convenir en solucionar las controversias mediante el arbitraje u otras formas de solución de diferencias.

Cuestión O: Foros en los que pueden incoarse procesos

Se apoyó muy decididamente la elaboración de una lista concreta de foros, o de reglas para seleccionar un foro, que estuvieran a disposición del demandante, como las que figuran en las Reglas de Hamburgo, si bien éstas podrían definirse de manera relativamente estricta para reducir al mínimo la búsqueda del foro más ventajoso.

Sin embargo, si se elaboraba una lista, habría que examinarla detenidamente para cerciorarse de que fuera apropiada al transporte multimodal, para el caso de que el nuevo convenio ampliara su cobertura a este tipo de transporte.

ASUNTOS EN LOS QUE EN EL SEMINARIO HUBO CONVERGENCIA PERO NO ACUERDO GENERAL:

Cuestiones G y H: Grado de cobertura del régimen, incluidos los tramos multimodales

El consenso más general fue que el nuevo régimen debía tener como primera prioridad mejorar el régimen que rige el tramo marítimo del viaje.

Sin embargo, también se reconoció en general que en la práctica comercial moderna el sistema multimodal estaba adquiriendo más importancia. Por consiguiente, había que seguir estudiando de qué manera el nuevo régimen marítimo podía armonizarse con otros modos de transporte.

Cualquiera de esas ampliaciones debería reconocer plenamente y abordar los posibles conflictos con otros convenios internacionales o legislaciones nacionales.

No habría que pasar por alto la posibilidad de abordar este asunto estableciendo un régimen de responsabilidad “por defecto” para los casos en que hubiera incertidumbre en cuanto al régimen que debía aplicarse.

Cuestión I: Repartición de responsabilidades entre portadores y cargadores

Hubo acuerdo sustancial en que los criterios propuestos por el consultor constituían una base útil para determinar la atribución de responsabilidades. Esos criterios eran los siguientes:

- a) Deben propiciarse los objetivos normativos públicos de los gobiernos de los Estados Miembros (por ejemplo, sobre la facilitación del comercio, la seguridad marítima, etc.).
- b) Debe ser posible una pronta aceptación y la aplicación uniforme en todo el mundo, especialmente en las principales naciones comerciantes y navieras.
- c) La interpretación debe ser lo más clara y segura posible.
- d) Debe haber una repartición eficiente y económica del riesgo asegurado.
- e) Debe procurarse la armonización con los regímenes de responsabilidad por el cargamento que se aplican a otros modos de transporte.

También hubo acuerdo sustancial en que debía establecerse una repartición equilibrada de las responsabilidades que reconociera los derechos y obligaciones de los portadores y los cargadores.

La orientación principal del debate indicó que, si se daba ese equilibrio, podían recibir apoyo la eliminación del error náutico y otras exoneraciones, aunque también se advirtió que habría que tener sumo cuidado con los posibles efectos de esa eliminación.

Se reconoció claramente que una repartición equilibrada de los derechos y obligaciones, tanto de los portadores como de los cargadores, era importante

también para la seguridad marítima y la sostenibilidad, especialmente respecto de la prevención de accidentes.

Asimismo, hubo indicios sustanciales de que una repartición más estricta de las responsabilidades, en consonancia con las disposiciones de las Reglas de Hamburgo, podría al final recibir apoyo, especialmente si se acompañaba de una enumeración de defensas específicas.

En todos los casos, deberían imponerse las correspondientes obligaciones a los cargadores, para asegurar que exista un adecuado deber de información:

a) Acerca de las características especiales de la mercancía que revistan importancia para su manipulación y transporte -en particular, las características peligrosas y las precauciones especiales que haya que adoptar; y

b) Según lo exija la documentación del transporte, de conformidad con los requisitos jurídicos y administrativos, y según sea necesario para la entrega de la carga al consignatario de conformidad con el contrato de transporte.

Los cargadores deberían ser responsables de cualquier daño o gasto causado al porteador o a terceros:

- Por su incumplimiento de esas obligaciones, o
- Por la mercancía misma, si se debe a falta o negligencia del cargador.

También debería prestarse especial atención a la carga de la prueba.

Cuestión J: Límites monetarios

El asunto de los límites monetarios sólo puede resolverse mediante una conferencia diplomática.

Antes de considerar nuevos límites monetarios, sería aconsejable que la entidad patrocinadora, como parte de la labor preparatoria de una conferencia diplomática, encargara un estudio independiente sobre la evolución del valor del dinero desde que se fijaron los límites en las Reglas de La Haya-Visby.

En el debate recibió escaso apoyo la sugerencia de que se eliminara el límite por “bultos”, pero se reconoció que la idea podría reconsiderarse si el nuevo régimen se hacía extensivo también a los tramos multimodales.

Recibió también marcado apoyo la propuesta de que en el nuevo régimen se previera la revisión de los límites mediante un “procedimiento de enmienda tácita”, quizá aprovechando las disposiciones vigentes en otros convenios conexos.

Cuestión adicional

Durante el Seminario, la idea de que la libertad contractual debía ser una característica de un nuevo convenio recibió el apoyo decidido de los representantes de la industria. En cambio, los representantes de los gobiernos que hicieron uso de la palabra opinaron más bien que la unificación del derecho del transporte internacional sólo podía constituir eficazmente una norma mínima o básica si las disposiciones contenidas en el convenio eran obligatorias. Sin embargo, la libertad contractual podría limitarse sólo en los casos en que se utilizaran condiciones generales.

C. De las organizaciones no gubernamentales invitadas por la Secretaría

1. ASSOCIATION OF AMERICAN RAILROADS (AAR)

[Original: inglés]

OBSERVACIONES PRESENTADAS EN NOMBRE DE LA ASSOCIATION OF AMERICAN RAILROADS³ EN RELACIÓN CON EL ANTEPROYECTO DE INSTRUMENTO SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

El 16 de septiembre de 2002, el Grupo de Trabajo sobre el Derecho del Transporte establecido por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) se reunirá para examinar el anteproyecto de instrumento sobre el transporte marítimo de mercancías (el proyecto de instrumento). El proyecto de instrumento propuesto serviría para introducir cambios sustanciales con respecto a las leyes que regulan el transporte marítimo de mercancías, y en su forma actual prevé la posibilidad de que su aplicación se haga extensiva al tramo interior de un transporte sujeto a un contrato de transporte marítimo.

Los ferrocarriles estadounidenses y canadienses afiliados a la AAR tienen serias inquietudes con respecto a la aplicación del proyecto de instrumento al transporte por ferrocarril. En los Estados Unidos y el Canadá ya existe un sistema bien establecido que regula la responsabilidad de los portadores por ferrocarril por las pérdidas o daños que sufran las mercancías transportadas, así como los derechos y obligaciones tanto del portador por ferrocarril como del cargador. Este sistema fue establecido por ley, y se ha desarrollado mediante acciones judiciales e intervenciones de órganos normativos que han interpretado y aplicado la ley.

Un aspecto fundamental del sistema de los Estados Unidos y el Canadá en lo que se refiere al transporte por ferrocarril en conexión con un transporte por mar es el derecho de todo portador marítimo a firmar con el portador por ferrocarril un acuerdo que le permite escoger el grado de protección que necesita y desea para su carga. (Otro aspecto central de este sistema es que los portadores por ferrocarril compiten entre sí en cuanto a los términos y condiciones que ofrecen a los portadores marítimos.) En este sentido, el portador por ferrocarril tiene una obligación contractual sólo con el portador marítimo, cuando transporta contenedores que en una etapa anterior o posterior son objeto de un transporte por mar.

La legislación inicial por la que se establecieron las obligaciones de los portadores por ferrocarril respecto de la pérdida y los daños de la carga contenía normas del *common law* según las cuales el portador por ferrocarril era una “empresa de transporte público” y, como tal, era responsable de todo el perjuicio efectivo causado por la pérdida, el daño o el retraso en el transporte de la mercancía⁴. En

³ La Association of American Railroads (AAR) es una asociación de ferrocarriles a la que están afiliadas todas las grandes empresas de transporte ferroviario de mercancías del Canadá, los Estados Unidos y México, así como las de transporte de pasajeros que administran los trenes interurbanos de los Estados Unidos y prestan servicios de enlace ferroviario regular.

⁴ Las disposiciones relativas a la responsabilidad del portador común en los Estados Unidos (la “Enmienda Carmack”) se encuentran en el Código de los Estados Unidos 49, art. N° 11706, y en las del Canadá en el Reglamento sobre la responsabilidad en el transporte ferroviario (Railway Traffic Liability Regulations).

virtud del sistema aplicable en los Estados Unidos y en el Canadá, en su calidad de empresa de transporte público los ferrocarriles estaban obligados a transportar los productos que se les entregaran, si la demanda era razonable. Además, en la legislación de los Estados Unidos y del Canadá la jurisprudencia federal siempre ha tenido prioridad sobre el *common law* y sobre los recursos legales de los Estados y los fundamentos de reclamación como la negligencia, el fraude, la falsedad fraudulenta, el depósito y las prácticas comerciales engañosas.

En leyes posteriores de los Estados Unidos y del Canadá se dio a los ferrocarriles la posibilidad de concertar con los cargadores acuerdos contractuales en que se pueden modificar las obligaciones de los porteadores por ferrocarril con respecto a las de una empresa de transporte público que estipula la ley. Las partes en un contrato de transporte pueden negociar las condiciones relativas a la responsabilidad, por ejemplo, estableciendo plazos más breves para la presentación de reclamaciones o una responsabilidad menor de la que exigiría la ley. En la medida en que un porteador por ferrocarril transporte carga en virtud de un contrato de transporte, su responsabilidad (que puede también ser la responsabilidad plena de la “empresa de transporte público”) está establecida en el contrato entre el ferrocarril y el porteador marítimo.

Como consecuencia de ello, la práctica actual de los ferrocarriles estadounidenses y canadienses consiste en firmar con los porteadores marítimos unos contratos de transporte denominados “circulares”, que varían según el porteador, pero que por lo general establecen limitaciones de la responsabilidad, defensas justificativas y disposiciones relativas al procedimiento de presentación de reclamaciones por pérdidas y daños no localizados y ofrecen, como alternativa, las condiciones de responsabilidad plena de “la empresa de transporte público”. También se establecen otras condiciones, que pueden referirse a la responsabilidad, a la obligación contractual, a las mercancías y equipos prohibidos y a los requisitos del cargador. Es costumbre que en los contratos circulares con los ferrocarriles que rigen el transporte de contenedores y contienen un tramo anterior o posterior de transporte por mar se incorporen limitaciones de la responsabilidad establecidas en el contrato de transporte o en el conocimiento de embarque entre el porteador marítimo y el cargador. Los cargadores intermodales (es decir, los porteadores por mar) tienen actualmente la posibilidad de aceptar las disposiciones de estos contratos “circulares” o de concertar un acuerdo que contenga sus propias normas y tarifas, en función de sus necesidades.

Una característica fundamental de la relación contractual, tanto en el contexto de un contrato circular como en el de un contrato individual, es que sólo los porteadores marítimos pueden presentar reclamaciones por pérdidas o daños contra los ferrocarriles, porque éstos no tienen obligación contractual con ninguna otra parte en la cadena de transporte, ni siquiera con el cargador. Esta relación contractual también establece condiciones de lugar y jurisdicción que restringen la posibilidad de demandar por daños a los porteadores por ferrocarril en jurisdicciones extranjeras. El resultado final es que los Estados Unidos y el Canadá cuentan con un sistema uniforme y claro para tramitar las reclamaciones por pérdidas o daños

durante el transporte por ferrocarril, que satisface las necesidades de las partes interesadas⁵.

Ahora bien, el proyecto de instrumento modificaría de manera importante y adversa el sistema que regula actualmente la responsabilidad de los porteadores por ferrocarril estadounidenses y canadienses por la pérdida y los daños de las mercancías que sean objeto de una fase anterior o posterior de transporte por mar. Concretamente, el artículo 4.2.1 ampliaría el ámbito de aplicación del tratado al tramo interior de un transporte por mar, y el artículo 6.3.2, que incluye a los ferrocarriles entre las “partes ejecutantes”, sometería a éstos a las condiciones de responsabilidad normalizadas del proyecto de instrumento. Como resultado de ello, los porteadores por ferrocarril de los Estados Unidos y el Canadá deberían aceptar condiciones de responsabilidad más onerosas, sin recibir a cambio ningún beneficio evidente.

Las condiciones del proyecto de instrumento modificarían, con efectos adversos, el sistema actualmente aplicable a los ferrocarriles de los Estados Unidos y el Canadá. Esos cambios adversos en parte limitarían la capacidad y el derecho de los porteadores por ferrocarril de negociar y ofrecer condiciones contractuales individuales, incluidas, por ejemplo, las que se refieren a las limitaciones de la responsabilidad a un máximo por bulto o por contenedor, como alternativa a la responsabilidad plena de la “empresa de transporte público” (artículo 6.7.1), debilitarían o eliminarían el requisito de la obligación contractual con el porteador marítimo (artículo 1.5), expondrían a los porteadores por tierra a pleitos en jurisdicciones extranjeras (artículo 17), restringirían la capacidad de los participantes de regular su responsabilidad como “parte ejecutante” (artículo 6.3.1), y modificarían la responsabilidad por la sujeción y el afianzamiento de la carga (artículo 6.3.1 b) ix)).

En consecuencia, los ferrocarriles estadounidenses y canadienses afiliados a la AAR se oponen firmemente al ámbito de aplicación del proyecto de instrumento en su forma actual. En consonancia con la preocupación expresada por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas y por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo en sus observaciones acerca del proyecto de instrumento (documento de la CNUDMI A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1), consideran que el ámbito de aplicación no debería ampliarse más allá del transporte de puerto a puerto sin realizar antes un examen minucioso y resolver todas las cuestiones que plantea tal ampliación.

La postura de los ferrocarriles estadounidenses y canadienses afiliados a la AAR es que un instrumento relativo a la responsabilidad en el transporte marítimo de mercancías debe tener en cuenta las cuestiones que preocupan a los ferrocarriles estadounidenses y canadienses y estar redactado de manera que claramente no tenga repercusiones adversas en: 1) los actuales arreglos contractuales entre los porteadores marítimos y los porteadores por ferrocarril con respecto al tramo

⁵ Cabe señalar que, con respecto al transporte por ferrocarril en los Estados Unidos, el Tribunal Supremo de este país ha reconocido que uno de los propósitos fundamentales de la Enmienda Carmack (la ley que sentó las bases en las que se fundamenta el sistema de responsabilidad por pérdida y daños de las mercancías transportadas) fue dispensar a los cargadores del trabajo de buscar al porteador responsable entre los que hubieran intervenido en la cadena de transporte (Reider c. Thomllson, 339 U.S. 113 (1950))

interior de un transporte de mercancías que también incluya un tramo por mar y 2) los derechos y responsabilidades de las partes en esos arreglos contractuales. Por lo tanto, el ámbito de aplicación del proyecto de instrumento no debería hacerse extensivo al tramo por tierra de un transporte de mercancías, en la medida en que ello repercuta negativamente en el actual sistema de responsabilidades aplicable a los ferrocarriles estadounidenses y canadienses.

2. CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (CCI)

[Original: inglés]

Observaciones presentadas por la Comisión de Transporte y Logística de la Cámara de Comercio Internacional acerca del proyecto de instrumento sobre el derecho del transporte de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI)

La Cámara de Comercio Internacional (CCI) cree que el comercio por mar se vería facilitado por un régimen internacional uniforme de responsabilidad por la carga marítima, que tuviera en cuenta las modalidades modernas del transporte y la logística. La CCI observa que un Grupo de Trabajo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) está estudiando ahora un proyecto de instrumento sobre el derecho del transporte en el que figuran disposiciones que tratan exhaustivamente asuntos relativos a la responsabilidad por la carga marítima. La CCI encomia este esfuerzo, y está interesada en contribuir a esta iniciativa, que responde al deseo de establecer una mayor uniformidad entre los regímenes de responsabilidad por la carga marítima.

La Comisión de Transporte y Logística de la CCI representa a todos los sectores de la industria del transporte internacional, entre ellos los cargadores, los operadores de buques, los transitarios, los porteadores y los aseguradores de más de 130 países. El objetivo de la CCI es promover un sistema internacional abierto de comercio e inversión y la economía de mercado en todo el mundo. La CCI facilita también el comercio prestando servicios de arbitraje y elaborando reglas voluntarias, tales como sus Incoterms y sus RUU 500 y, junto con la UNCTAD, las reglas UNCTAD/CCI aplicables a los documentos relativos al transporte multimodal.

La responsabilidad por la pérdida o los daños que sufra la carga durante un transporte marítimo internacional se rige actualmente por diferentes regímenes. Los más destacados entre ellos son el de las “Reglas de La Haya”, de 1924, y el de las Reglas de “La Haya-Visby”, aprobadas en 1968. Otros regímenes de responsabilidad por la carga son las Reglas de Hamburgo y los Códigos Marítimos Escandinavos. En general, sin embargo, ninguno de ellos tiene plenamente en cuenta las modalidades modernas del comercio internacional, como el uso de contenedores, el transporte multimodal, la entrega justo a tiempo y el comercio electrónico.

La CCI piensa que los esfuerzos de la CNUDMI por elaborar principios para un nuevo régimen internacional de responsabilidad por la carga son convenientes y encomiables. Puesto que la cuestión de los regímenes de responsabilidad por la carga en el transporte marítimo tiene, por su naturaleza misma, carácter internacional, toda nueva norma que se establezca en esta esfera deberá ser fruto de consultas sustantivas con los representantes de todos los sectores pertinentes.

En la elaboración de un nuevo régimen internacional uniforme de responsabilidad por la carga en el transporte marítimo, la Comisión de Transporte de la CCI respalda un régimen que:

- Contribuya a armonizar los regímenes de responsabilidad aplicables al transporte marítimo y de puerta a puerta;
- Actualice y aclare las cargas de la prueba de todas las partes y las defensas de un porteador o intermediario contra el cual se interponga una reclamación;
- Permita a las partes celebrar contratos de transporte marítimo personalizados, en los que se acuerden requisitos distintos de los del régimen internacional de responsabilidad por la carga en el transporte marítimo;
- Permita ajustar, con el tiempo, los límites de responsabilidad de las Reglas de La Haya-Visby;
- Establezca procedimientos y mayor claridad respecto de los derechos y obligaciones relativos a la responsabilidad por la carga, para reducir al mínimo el peso de un número excesivo de pleitos en el comercio internacional; y
- Adopte disposiciones modernas y adecuadas acerca de otras cuestiones de importancia para la responsabilidad en el transporte internacional de mercancías, como la selección de foros, las cláusulas limitativas de los porteadores, las obligaciones del cargador y otras.

3. GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN

[Original: inglés]

Comunicación del Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización

1. El Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización (GI) comprende 13 Asociaciones de protección e indemnización que, conjuntamente, aseguran alrededor del 90% del tonelaje del transporte marítimo mundial. Las Asociaciones son organizaciones mutuales sin fines de lucro. Esto significa que los armadores afiliados se aseguran recíprocamente sobre la base de una indemnización por una variedad de responsabilidades de terceros en relación con el uso y funcionamiento de los buques, incluida la responsabilidad por pérdida o daño de la carga.

2. **Ámbito de aplicación**

a) La CNUDMI se estableció con el mandato general de promover la armonización y unificación del derecho mercantil internacional. Su iniciativa de intentar elaborar un nuevo convenio para regular el transporte internacional de mercancías que comprende el transporte por mar es una labor que celebra la industria marítima, habida cuenta de la proliferación de convenios internacionales y legislaciones internas vigentes en diferentes jurisdicciones que rigen este modo de transporte. La falta de uniformidad inevitablemente reduce la certidumbre comercial y jurídica, que es importante para todas las partes que intervienen en el transporte internacional de mercancías.

b) La CNUDMI tiene intención de dedicar parte del 11º periodo de sesiones del Grupo de Trabajo III a debatir el ámbito de aplicación del proyecto de instrumento que el Grupo de Trabajo tiene actualmente en examen.

c) Tradicionalmente, los portadores marítimos celebraban contratos de carga a descarga, y sus responsabilidades en virtud de los convenios marítimos pertinentes se limitaban al transporte por mar, aunque eran libres de asumir la responsabilidad por desplazamientos secundarios de las mercancías antes de la carga y después de la descarga, normalmente dentro de los confines de los puertos de carga y descarga. La práctica comercial y de seguros actual, así como los convenios marítimos existentes, están estructurados por lo general en función de este tipo tradicional de transporte. Sin embargo, aunque la mayor parte de los cargamentos a granel o fraccionados aún se transportan de esta manera y este transporte sigue predominando en términos de tonelaje, la carga contenedorizada, que representa ahora un porcentaje muy alto del transporte de cargas, se transporta frecuentemente de puerta a puerta o de forma multimodal, es decir, por más de un modo de transporte pero en virtud de un único contrato.

d) Las Reglas de las Asociaciones del GI estipulan que la responsabilidad queda excluida si el contrato celebrado por el porteador para el transporte marítimo contiene condiciones menos favorables que las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby. Sin embargo, las Asociaciones cubren también las responsabilidades en el caso de un contrato de puerta a puerta que incluya un tramo marítimo, en virtud del cual el armador haya asumido la responsabilidad de la totalidad del transporte, incluido el que se realice por un modo de transporte diferente del buque, por ejemplo, por ferrocarril o por carretera. Esa cobertura está sujeta, sin embargo, a que el contrato sea aprobado primero por la Asociación, lo que normalmente sólo ocurrirá si el afiliado ha establecido un contrato en condiciones no menos favorables que las de cualquier legislación que sea de aplicación obligatoria a ese otro modo de transporte, por ejemplo, el CMR. El armador debe mantener sus derechos de recurso contra las otras partes que intervengan en la ejecución del transporte en tramos que no sean el marítimo.

e) Si se excluyera el transporte de puerta a puerta, el nuevo convenio sería, en opinión del GI, de poca ayuda al sector, limitándose a ser un convenio más de aplicación restringida en una esfera del derecho internacional que ya está sobrecargada de legislación contradictoria, y aumentando aún más la desavenencia. En esas circunstancias, el GI cree que difícilmente atraería un amplio apoyo de los Estados.

f) Si el instrumento incluye el transporte de puerta a puerta, se plantea la cuestión de si debe operar de manera uniforme o como un sistema interconectado, particularmente en relación con el régimen de responsabilidad. (El GI está de acuerdo con la gran mayoría de los delegados en que el régimen de responsabilidad debe estar basado en el error, como se establece en el proyecto de instrumento). En el primer caso, las disposiciones del instrumento sobre la responsabilidad se aplicarían a todo el transporte, es decir, tanto a los tramos por mar como a los tramos interiores, independientemente del modo de transporte empleado. En el segundo caso, el instrumento quedaría desplazado por cualquier convenio internacional que fuera de aplicación obligatoria al tramo o los tramos interiores, por lo general un convenio unimodal.

g) El artículo 4.2.1 del proyecto de instrumento prevé el funcionamiento de lo que se describe como un sistema interconectado limitado, es decir restringido a

las disposiciones preceptivas de cualquier convenio internacional de aplicación obligatoria, en relación con la responsabilidad del porteador y los plazos. El GI, como ya ha indicado, está de acuerdo con este enfoque por los motivos que se señalan a continuación.

- 1) Como se mencionó más arriba, la carga contenedorizada representa ahora un porcentaje muy alto de los transportes de carga. Actualmente la gran mayoría de los porteadores que ofrecen un servicio de puerta a puerta (operadores multimodales), ya sean armadores, porteadores públicos que no explotan buques o transitarios, operan con contratos de transporte que establecen un sistema interconectado. A este respecto, cabe señalar que las Reglas UNCTAD/CCI aplicables a los documentos relativos al transporte multimodal, que entraron en vigor el 1º de enero de 1992 y se aplican a un sistema interconectado, gozan de gran aceptación en el sector y se utilizan comúnmente en los contratos de transporte de puerta a puerta. Un estudio recientemente realizado en nombre de la CE en relación con el transporte multimodal indicó que el 95% de los cargadores de la Unión Europea entrevistados tenían una tasa de pérdida inferior al 0,1% de los transportes de carga, y que menos del 1% de esas pérdidas habían dado lugar a pleitos. El GI estima que, de los asuntos que dan lugar a un pleito, el 80-90% se arregla antes de la primera audiencia. Aunque admite que esta tasa porcentual de pérdida puede ser ligeramente superior en otras partes del mundo, el GI opina que estas estadísticas respaldan la opinión de que el sistema interconectado ha demostrado ser a la vez práctico, eficaz y fácil de entender.
- 2) La adopción de un sistema interconectado en lugar de uno uniforme preservaría la integridad de los convenios unimodales ya existentes y, de esa manera, reduciría las posibles esferas de conflicto. Ello, a su vez, aumentaría la probabilidad de que el instrumento recibiera el apoyo general.
- 3) Los costos de resolución de las reclamaciones presentadas por los propietarios de mercancías serían mayores, probablemente, en el caso de un contrato sujeto a un sistema de responsabilidad uniforme que en el de un contrato sujeto a un sistema interconectado. En la primera situación, el operador de transporte multimodal debería liquidar la indemnización a los propietarios de las mercancías sobre la base del régimen uniforme y luego intentar recuperar ese monto del subcontratista que ejecutó el tramo interior, bajo un régimen unimodal diferente. En la segunda situación, un mismo régimen se aplicaría tanto a la reclamación como al recurso, reduciéndose así las posibles esferas de controversia y, por tanto, los costos.
- 4) Los regímenes unimodales existentes se han configurado en función de los riesgos particulares asociados a determinados modos de transporte de mercancías. El transporte multimodal comprende diferentes modos de transporte. En la medida en que sea práctico y factible en el contexto de un único contrato que rija todo el transporte, parecería acertado que cada modo de transporte se regulara por el alcance limitado de los convenios unimodales con los que los propietarios de las mercancías y los porteadores estén familiarizados.

3. Asignación del riesgo

El propósito fundamental de los convenios de transporte internacional no es sólo promover la uniformidad internacional sino también lograr un equilibrio aceptable y justo en los derechos y responsabilidades, y por lo tanto en la asignación del riesgo, entre las partes en un contrato de transporte. El GI considera de la máxima importancia que el Grupo de Trabajo no pierda de vista este principio en el curso de sus deliberaciones iniciales sobre el proyecto de instrumento. El Grupo de Trabajo

ha examinado y sigue examinando las disposiciones del instrumento artículo por artículo, en particular cuando se trata de textos relativos a los derechos y responsabilidades del porteador, que se han descrito acertadamente como el elemento central del instrumento. El GI cree que al examinar estos artículos uno por uno y no todos juntos el Grupo de Trabajo corre el peligro de pasar por alto ese principio y, por consiguiente, de no mantener una asignación equitativa del riesgo entre el porteador y los propietarios de las mercancías. Vale la pena señalar que en su noveno período de sesiones el Grupo de Trabajo decidió iniciar su labor relativa al instrumento “mediante un intercambio general de pareceres sobre los principios generales en los que se inspiraría el proyecto de instrumento, en vez de un examen pormenorizado de cada uno de sus artículos”.

Dicho esto, quisiéramos hacer las siguientes observaciones:

Los contratos de transporte de mercancías pertenecen esencialmente al ámbito del derecho privado y no al del derecho público, y no son contratos “de consumo” en el sentido aceptado de este término. En la era moderna, en casi todos los casos el contrato de transporte se celebra entre partes comerciales con un poder de negociación parecido, aunque, como se ha señalado, los cargadores en gran escala tienen hoy día un poder de negociación considerable.

Tal vez merezca la pena señalar que si el porteador se expone a una mayor responsabilidad en virtud del instrumento, en comparación con las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby, debido a la eliminación de las defensas y la imposición de mayores obligaciones y responsabilidades, su cobertura de indemnización resultará más cara. Tal aumento de los costos se traspasará a los propietarios de la mercancía mediante un incremento de los fletes. Por lo tanto, el GI considera improbable que la imposición de un sistema de responsabilidad más oneroso dé lugar a un ahorro general en el costo total del transporte. Es más probable que el cambio en la asignación del riesgo entre las partes y sus respectivos aseguradores simplemente se acompañe de una redistribución entre ellos de los costos del transporte.

4. Obligaciones del porteador

a) Ampliación de la obligación del porteador de actuar con la debida diligencia

La mayoría de los delegados ha apoyado hasta ahora la ampliación de la obligación del porteador de actuar con la debida diligencia en relación con la navegabilidad del buque a la totalidad del viaje y la eliminación de la defensa del “error náutico”. Como ya ha señalado el GI, la adopción de la primera y la eliminación de la segunda influirían considerablemente, a su juicio, en la asignación del riesgo entre el porteador y los propietarios de la carga, o, más correctamente, entre sus aseguradores, al imponer un mayor riesgo al porteador y de esa manera hacer recaer en él una mayor parte del costo total del transporte de mercancías.

Además, al intentar imponer una obligación de diligencia debida durante todo el viaje se pasan por alto los problemas prácticos conexos. Para un armador es sumamente difícil determinar si el buque está en buenas condiciones para navegar cuando se encuentra en medio del océano. Si decide que no lo está, se enfrentará al problema de tener que desviar de inmediato el buque hacia un puerto de refugio o de reparación, que puede hallarse a una distancia considerable, y por lo tanto retrasar el viaje, aun cuando en algunos casos el buque sólo se encuentre a un día de navegación del lugar de destino. Se considera que el requisito establecido en el artículo 3.2 de que el porteador “cargará, manipulará, almacenará, transportará,

custodiará, y velará por las mercancías y las descargará debida y cuidadosamente” establece una responsabilidad continua suficiente.

b) Eliminación de la defensa del error náutico

Varias delegaciones han sugerido que la defensa del error náutico no es acorde con la mentalidad moderna y con los convenios internacionales relativos a otros modos de transporte, y no refleja los avances tecnológicos y administrativos que se han registrado en relación con los buques y su equipo. Creemos que comparar el transporte por mar con otras formas de transporte induce en error. Las cantidades y los valores del cargamento (y por lo tanto, con frecuencia, las reclamaciones) son mucho mayores, los tiempos de tránsito son más largos y el transporte está sujeto a muchos más factores que escapan al control del porteador. Además, aun cuando la mayoría de los buques cuentan hoy día con complejos sistemas de ayuda a la navegación, el capitán y otros altos oficiales tienen un volumen de trabajo mucho mayor, debido en parte al aumento de la legislación y las inspecciones. Asimismo, el capitán tiene con frecuencia que adoptar decisiones inmediatas y difíciles, con escasa información y teniendo que tener en cuenta intereses contrapuestos, lo cual, en caso de pérdida o daño, será con toda probabilidad sometido a un examen retrospectivo muy a fondo.

Tal vez valga la pena mencionar que en un análisis de las reclamaciones de mayor cuantía (las que exceden de 100.000 dólares de los EE.UU.) planteadas entre 1987 y 1997 y tramitadas por una de las principales Asociaciones del Grupo Internacional, se determinó que las reclamaciones por mercancías representaban el 40% de todas las reclamaciones de mayor cuantía, y que el error del oficial de puente, que fundamentalmente se relaciona con errores de navegación o manejo del buque, había sido la principal causa en el 25% de todas esas reclamaciones.

5. Mantenimiento de un equilibrio entre los derechos y las responsabilidades si se elimina la defensa del error náutico y la debida diligencia se hace extensiva a todo el viaje.

Sin embargo, si se decide que la obligación de la debida diligencia debe ampliarse y que la defensa del error náutico debe eliminarse, el GI cree que, para mantener cierto equilibrio entre el porteador y los propietarios de la carga, las disposiciones del artículo 6 deberían reflejar lo siguiente:

a) 6.1.2 - Defensa del error náutico e incendio

- i) La carga de demostrar que la pérdida o el daño se debieron a negligencia en la navegación o al manejo del buque debería recaer en los propietarios de la mercancía.
- ii) La defensa del error náutico debería mantenerse en relación con los errores del piloto. En las zonas de practica ya sea voluntario u obligatorio, el porteador debe contratar a un piloto que no puede elegir. Además, se requeriría mucha audacia de parte del capitán para invalidar las decisiones del piloto en materia de navegación, puesto que el piloto se encuentra a bordo precisamente porque conoce las condiciones locales. Los errores del piloto resultaron ser la causa principal en el 5% de las reclamaciones de mayor cuantía en el análisis antes mencionado.
- iii) El incendio debería mantenerse como defensa, a menos que haya sido causado por culpa o connivencia del porteador. Esto reviste particular

interés en el contexto de las cargas que pueden ser objeto de combustión espontánea.

b) 6.1.4 - Repartición de la responsabilidad

Si la pérdida o el daño se deben en parte a un incidente del cual el porteador es responsable y en parte a un incidente del cual no es responsable, la carga de la prueba debería repartirse entre el porteador y el propietario de la mercancía, como se propone en la segunda variante del artículo 6.1.4. Esta propuesta es equitativa y refleja el concepto de establecer un equilibrio entre las partes.

c) 6.4 - Retraso

Si el porteador ha de ser responsable del retraso, esa responsabilidad debería restringirse a los contratos en que las partes hayan acordado expresamente un plazo para la entrega. Esta es una cuestión meramente comercial, análoga a la del requisito general, en otras formas de contrato comercial, de que la mención expresa de un plazo sea imprescindible para imponer una responsabilidad por el retraso. El Grupo Internacional ha señalado antes que el transporte marítimo está sujeto a muchos más factores ajenos al control del porteador que el transporte por aire, carretera, ferrocarril y vías de navegación interior, lo que puede influir en el tiempo de viaje.

d) 6.7 - Límites de la responsabilidad

El GI cree que los límites de La Haya-Visby representan una medida de indemnización justa, particularmente si se tiene en cuenta la disminución comparativa de los fletes desde su establecimiento. Está de acuerdo con la sugerencia de que se incorpore en el proyecto de instrumento un procedimiento de revisión de la limitación. Merece la pena observar que la National Industrial Transportation League y el World Shipping Council, que juntos representan un sector muy sustancial de la industria, apoyan los límites de La Haya-Visby a condición de que se incorpore un procedimiento de revisión.

e) 6.8 - Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad

La pérdida por el porteador del derecho a limitar su responsabilidad debería restringirse a los casos en que haya habido un acto u omisión personal del porteador efectuado deliberadamente o por imprudencia, y a sabiendas de que probablemente sobrevendría dicha pérdida, como se dispone en el proyecto de instrumento, y no abarcar los actos u omisiones de sus empleados o agentes. Ese es el texto que figura normalmente en los convenios internacionales de transporte.

Conclusión

En conclusión, el Grupo Internacional considera prematuro examinar las modificaciones de los distintos artículos del proyecto de instrumento sin haber establecido un marco para lograr un equilibrio equitativo entre los derechos y responsabilidades del porteador y de los propietarios de las mercancías.

4. UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA

[Original: francés e inglés]

ELABORACIÓN DE UN NUEVO CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS Y AMPLIACIÓN DE ESE CONVENIO A LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE DE PUERTA A PUERTA

1. La Unión Internacional de Transportes por Carretera considera que la situación actual de la responsabilidad contractual de los porteadores marítimos es catastrófica.

Las únicas disposiciones claras en este terreno son las establecidas por EUROTÚNEL y por las líneas de transporte registradas en la lista del COTIF y administradas por los ferrocarriles, ya que esas líneas están sujetas al régimen vinculante de responsabilidad previsto en el Convenio COTIF. En cuanto a los demás porteadores marítimos, su responsabilidad contractual está sujeta a una multitud de ordenamientos jurídicos.

Las Reglas de La Haya o las Reglas de La Haya-Visby no son vinculantes mientras no se haya emitido un conocimiento de embarque. En principio, nunca se expide un conocimiento de embarque para las operaciones de transporte intraeuropeas.

Además, la aplicación uniforme de estas Reglas es pura ficción. Las Reglas son una elocuente prueba del fracaso en el proceso de armonización del derecho del transporte y el derecho mercantil. En efecto, aún limitándose sólo a los países europeos y a los del Magreb y del Cercano Oriente, se observa lo siguiente:

- Las Reglas de La Haya son aceptadas por Alemania, Argelia, Irlanda, Israel, Mónaco, Portugal, Rumania, Turquía y Yugoslavia,
- Las Reglas de Visby son aceptadas por Dinamarca, Finlandia, Grecia, Italia, los Países Bajos, el Reino Unido y Suecia (al aceptar las Reglas de Visby, estos países han denunciado las Reglas de La Haya),
- Las Reglas de La Haya-Visby son aceptadas por Bélgica, Croacia, Egipto, España, Francia, el Líbano, Polonia y Siria,
- Las Reglas de Hamburgo son aceptadas por Egipto, el Líbano, Marruecos, Rumania y Turquía,
- Estonia, la Federación de Rusia, Letonia, Lituania y Ucrania no han suscrito ninguno de los mencionados instrumentos jurídicos.

De ello se desprende que:

- Las operaciones de transporte por mar entre Alemania, Argelia, Irlanda, Israel, Mónaco, Portugal, Rumania, Turquía y Yugoslavia por una parte, y Dinamarca, Finlandia, Grecia, Italia, los Países Bajos, el Reino Unido y Suecia por la otra, no están sujetas a ningún instrumento jurídico internacional común, sino que se rigen por las normas y limitaciones de responsabilidad, a veces poco conocidas y desiguales, estipuladas en la legislación nacional de cada país mencionado y, dentro de este marco jurídico, por las reglas que establecen las empresas de transporte,

- Las operaciones de transporte por mar entre Estonia, la Federación de Rusia, Letonia, Lituania y Ucrania por una parte, y todos los demás países por la otra, no están sujetas a ningún instrumento jurídico internacional común, sino que se rigen por las normas y limitaciones de responsabilidad, poco conocidas y desiguales, estipuladas en la legislación nacional de cada país mencionado y, dentro de este marco jurídico, por las reglas que establecen las empresas de transporte,
- Las operaciones de transporte por mar entre Egipto, el Líbano, Rumania, Turquía y Marruecos están sujetas exclusivamente a las Reglas de Hamburgo, lo que es positivo ya que estas Reglas son las que mejor responden a las necesidades de los cargadores,
- Las operaciones de transporte por mar entre Alemania, Argelia, Irlanda, Israel, Mónaco, Portugal, Rumania, Turquía y Yugoslavia están sujetas exclusivamente a las Reglas de La Haya (sin embargo, en su Código Comercial, Alemania ha modificado los límites de responsabilidad previstos en las Reglas de La Haya, sustituyéndolo por los de las Reglas de Visby).
- Además, las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby no se aplican a:
 - el transporte de contenedores y vehículos de carretera en cubierta (un caso frecuente). Por lo tanto, los porteadores marítimos no aceptan ninguna responsabilidad por las mercancías cargadas en esos contenedores o sobre esos camiones.
 - el transporte de contenedores y vehículos de carretera estibados en la bodega del buque, pero para los cuales se ha expedido una carta de porte marítimo en lugar de un conocimiento de embarque. De hecho, nunca se expide un conocimiento de embarque para operaciones de transporte entre países europeos, ni siquiera cuando el cargador lo solicita.

En tales casos, los porteadores marítimos pueden apartarse de las Reglas de La Haya o las Reglas de La Haya-Visby o modificarlas, lo que de hecho tienen tendencia a hacer. De esta manera, establecen su propia responsabilidad con arreglo a normas arbitrarias, rechazando la plena aplicación de las Reglas de La Haya o las Reglas de La Haya-Visby y seleccionando las disposiciones de estas últimas que favorecen sus propios intereses y no las demás. En la práctica, un contenedor o camión, ya sea cargado o vacío, se considera un bulto único, y la indemnización pagadera por el porteador marítimo no excede de 666,67 DEG por contenedor o camión, mercancías incluidas.

2. En vista de lo anterior, la Unión Internacional opina que convendría evitar multiplicar los convenios internacionales sobre el contrato de transporte marítimo. El caos jurídico causado por la aplicación de las Reglas de La Haya, las Reglas de La Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo no puede resolverse con otro instrumento jurídico más, cuyas disposiciones previstas pueden dar lugar, si no a un rechazo sumario, al menos a intensos e interminables debates entre los 27 países que ya se han adherido a las Reglas de Hamburgo, los 24 que ya han aceptado las Reglas de La Haya-Visby y los 44 que aún aplican las antiguas Reglas de La Haya.

Esta opinión parece particularmente imperiosa en este caso concreto, en que se trata del trabajo realizado por tan sólo 30 países representados en la CNUDMI.

3. En nuestra opinión, la CNUDMI haría mejor en utilizar su prestigio para conseguir que los diversos Estados se adhirieran a las Reglas de Hamburgo, de las que la CNUDMI es autora y cuya aplicación debe garantizar. El sector del transporte por carretera está particularmente interesado en estas Reglas, cuyas disposiciones, contrariamente a las de las Reglas de la Haya y las Reglas de La Haya-Visby, se aplican a cualquier documento de transporte expedido por los portadores marítimos y sirven para evitar las numerosas cláusulas de excepción enunciadas en las diversas cartas de porte marítimo que expiden los operadores del transporte marítimo sobre la base de las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby.

4. En cuanto a hacer extensivo el futuro convenio sobre el contrato de transporte marítimo a las operaciones que preceden o son subsiguientes al transporte por mar, cabe señalar que ese instrumento jurídico no sería más que un convenio multimodal encubierto.

No hay un motivo para pensar que ese nuevo instrumento jurídico tendría mayores probabilidades de ser aceptado que el Convenio sobre el Transporte Multimodal de 1980. Las grandes diferencias entre las culturas y mentalidades jurídicas ya observadas entonces, añadidas a los intereses irreconciliables de los diversos continentes, no permiten albergar ningún optimismo.

Además, sería insensato ampliar al transporte no marítimo un nuevo régimen de responsabilidad previsto para el transporte marítimo que hasta ahora no ha logrado demostrar su valor ni siquiera respecto del modo para el que fue específicamente diseñado y cuyas probabilidades de eliminar el caos reinante en el transporte marítimo ya parecen muy tenues, a juzgar por los debates celebrados en anteriores períodos de sesiones de la CNUDMI.

5. La Unión Internacional aprovecha esta oportunidad para informar a la CNUDMI de que, cuando se transportan por mar camiones que llevan mercancías o contenedores, el Convenio CMR (Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera), en virtud de su artículo 2, también se aplica al tramo marítimo en caso de pérdida, daño o retraso en la entrega durante el transporte por mar, a menos que se haya expedido un conocimiento de embarque. Puesto que prácticamente nunca se expide un conocimiento de embarque para mercancías o contenedores cargados en camiones, las operaciones de transporte por carretera que incluyen un tramo por mar quedan sujetas al Convenio CMR, cuyas disposiciones prevén un límite de responsabilidad de 8,33 DEG por kg de peso bruto que falte. En caso de retraso resultante de la operación de transporte por mar, el porteador por carretera pagará una indemnización por ese daño no superior al precio del transporte.

La Unión Internacional se ha propuesto hacer extensivos los límites de responsabilidad establecidos en el Convenio CMR a todas las operaciones de transporte multimodal ejecutadas por portadores por carretera.

AnexoCUESTIONARIO

1. ¿Consideraría útil que un único régimen de la responsabilidad fuera aplicable a todo transporte de puerta a puerta que comprendiera un tramo marítimo?
2. En caso afirmativo, ¿por qué?
3. ¿Debería regir un mismo derecho todo el transporte de mercancías, tanto sus tramos terrestres como marítimos?
4. ¿Deberían estar sujetos al mismo régimen de la responsabilidad que el porteador marítimo todo los participantes en el transporte de cargamento de puerta a puerta, incluidos los estibadores, las empresas de terminales de transportes, las empresas de transporte por camión, las sociedades ferroviarias, los almacenes y otros?
5. ¿Deberían los participantes en un transporte de puerta a puerta, tales como los estibadores, los empresarios de terminales de transporte, las empresas de transporte por camión, las sociedades ferroviarias, los almacenes y otros, estar sujetos a las reclamaciones directas por parte de los propietarios del cargamento o de sus aseguradores en virtud de un régimen único multimodal por los daños causados por un determinado participante?
6. En el caso de los convenios existentes que se aplican al transporte terrestre, como el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), ¿deberían esos convenios seguir rigiendo la responsabilidad del porteador terrestre cuando éste efectuara un transporte terrestre y marítimo a la vez, o podría el porteador terrestre, en ciertas circunstancias, estar sujeto al mismo régimen de responsabilidad que los porteadores marítimos?
7. ¿Qué posibles ventajas ve usted en la aplicación de un régimen uniforme de responsabilidad al transporte terrestre y marítimo en el transporte multimodal?
8. ¿Qué problemas comunes se experimentan actualmente a raíz del sistema de regímenes de responsabilidad para el transporte de mercancías de puerta a puerta?
9. ¿Considera usted que sería ventajoso para la industria dar a los propietarios o aseguradores del cargamento la oportunidad de presentar reclamaciones directamente contra el subcontratista del porteador que haya expedido el conocimiento de embarque por los daños o pérdidas que se hayan producido estando las mercancías bajo la custodia del subcontratista?
10. Aproveche la oportunidad para indicar cualquier otro comentario u observación que desee hacer respecto del instrumento de la CNUDMI en su forma actual.