



# Asamblea General

Distr. limitada  
31 de enero de 2003  
Español  
Original: inglés

---

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

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

### **Observaciones generales sobre el ámbito de aplicación del proyecto de instrumento**

**Nota de la Secretaría**



## Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
Introducción .....	1-9	4
<b>I. Postura actual del ramo del transporte y ventajas de un régimen de puerta a puerta</b> .....	10-42	6
A. Prácticas marítimas actuales .....	12-16	7
B. Datos del comercio actual: proporción de la carga, en función de su peso y valor, que viaja bajo contratos de puerta a puerta .....	17-19	8
C. Contratos utilizados en la práctica marítima actual .....	20-23	9
D. Difusión en la práctica actual del tráfico de puerta a puerta .....	24-26	9
E. Conveniencia del contrato único negociado de puerta a puerta para la industria del transporte .....	27-34	10
F. Interés de este sector por algo más que un único régimen de la responsabilidad .....	35-36	13
G. Postura de los interesados .....	37-40	14
H. Idoneidad del marco legal actual para la negociación de una operación de puerta a puerta .....	41	15
I. Problemas del contrato de puerta a puerta no resueltos en ningún lugar .....	42	16
<b>II. Regímenes actuales y viabilidad del régimen de puerta a puerta y, concretamente, del sistema de interconexión</b> .....	43-110	16
A. El alcance y el período de aplicación de cada convenio de derecho del transporte .....	48-61	17
1. El Proyecto de Instrumento .....	48-53	17
2. CMR .....	54-55	20
3. COTIF-CIM .....	56-58	20
4. CMNI .....	59	21
5. Convenio de Varsovia .....	60	21
6. Convenio de Montreal .....	61	21
B. Posibilidad de que sean aplicables convenios conflictivos a las reclamaciones presentadas por el cargador o el consignatario contra el porteador de puerta a puerta .....	62-71	21
1. CMR .....	62-64	21
2. COTIF-CIM .....	65-68	23
3. CMNI .....	69-70	23
4. Convenios de Varsovia y Montreal .....	71	24
C. Posible concurrencia del régimen de más de un convenio sobre cuestiones no referentes a la responsabilidad, a la limitación de responsabilidad o al plazo para la presentación de una demanda del porteador .....	72-105	24
1. Obligaciones y responsabilidad del cargador por los daños causados por las mercancías .....	73-78	25
2. Obligación del cargador de informar sobre las mercancías .....	79-84	26

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
3. Títulos de transporte .....	85-89	27
4. Flete .....	90-92	28
5. Derecho de control .....	93-99	28
6. Entrega de las mercancías.....	100-104	30
7. Transferencia de derechos.....	105	32
D. Posible concurrencia de dos o más convenios respecto de toda acción judicial invocable por el porteador de puerta a puerta frente a una parte ejecutante .....	106-107	32
E. Concurrencia posible entre convenios respecto de toda reclamación dirigida por el cargador o el consignatario contra un porteador ejecutante ..	108-110	32
<b>III. Ventajas y desventajas del régimen general de puerta a puerta y del sistema de interconexión previstos por el Proyecto de Instrumento .....</b>	<b>111-118</b>	<b>33</b>
<b>IV. Diferencias entre los enfoques marítimo y no marítimo del transporte de mercancías .....</b>	<b>119-124</b>	<b>35</b>
<b>V. Soluciones propuestas .....</b>	<b>125-185</b>	<b>36</b>
A. ¿Convenio o reglas modelo?.....	126-129	37
B. Enfoques de gran velocidad y de pequeña velocidad .....	130-131	38
C. Opciones que mantienen el principio de red .....	132-153	38
1. Enfoque “unimodal aumentado” .....	133-137	38
2. Propuesta del Canadá .....	138-149	39
a) Opción 1.....	139-140	40
b) Opción 2.....	141-143	40
c) Opción 3.....	144-149	40
3. Propuesta de Suecia.....	150-153	41
D. Propuesta de Italia .....	154-158	42
E. Opciones basadas en el tratamiento de las partes ejecutantes .....	159-185	43
1. Opción 1 - Principios básicos.....	166	45
2. Opción 1 - Comentario sobre los principios básicos .....	167-176	46
3. Opción 2 - Principio básico .....	177	48
4. Opción 2 - Comentario sobre el principio básico .....	178-180	48
5. Opción 3 - Principio básico .....	181	48
6. Opción 3 - Comentario sobre el principio básico .....	182-185	49

## Introducción

1. En su 34º período de sesiones, celebrado en 2001, la Comisión decidió que el ámbito de su labor concerniente al derecho del transporte incluyera las cuestiones relativas al régimen de la responsabilidad en esta esfera. Decidió asimismo que el examen del Grupo de Trabajo se ciñera inicialmente a las cuestiones suscitadas por las operaciones de transporte de puerto a puerto; no obstante, la Comisión facultó, al mismo tiempo, al Grupo de Trabajo para que examinara la conveniencia y viabilidad de regular también las operaciones de transporte de puerta a puerta, o algunos aspectos de esas operaciones, y para que recomendara a la Comisión, a la luz del resultado de dicho estudio, si convenía ampliar o no el mandato del Grupo de Trabajo<sup>1</sup>.
2. En su noveno período de sesiones, el Grupo de Trabajo sobre Derecho del Transporte dedicó considerable atención al estudio de si convenía restringir el período de responsabilidad del porteador, en el marco del Proyecto de Instrumento (Anteproyecto de instrumento sobre el transporte marítimo de mercancías, A/CN.9/WG.III/WP.21) a las operaciones de transporte de puerto a puerto o si, por el contrario, convenía extender dicho período a la totalidad de la operación negociada (es decir, al recorrido total de puerta a puerta) en todo supuesto en que el contrato de transporte previera algún segmento por tierra que fuera anterior o posterior al segmento marítimo. Al concluir su debate, el Grupo de Trabajo estimó conveniente adoptar como hipótesis de trabajo provisional la de que el nuevo régimen sería aplicable a la operación de transporte en su totalidad, es decir, de puerta a puerta (A/CN.9/510, párrs. 26 a 32).
3. En su 35º período de sesiones, celebrado en 2002, la Comisión aprobó, como hipótesis de trabajo, el concepto de que el Proyecto de Instrumento regulara las operaciones de transporte de puerta a puerta, a reserva de que se volviera a debatir su ámbito de aplicación una vez que el Grupo de Trabajo hubiera completado su examen de las disposiciones de índole sustantiva del régimen propuesto y comprendiera mejor su funcionamiento respecto de una operación concertada de puerta a puerta<sup>2</sup>.
4. En su décimo período de sesiones, el Grupo de Trabajo aplazó a su próximo período de sesiones el examen del artículo del Proyecto de Instrumento relativo al período de responsabilidad, por falta de tiempo (A/CN.9/525, párrs. 27 y 123). Se convino, no obstante, en que la secretaría preparara un documento de antecedentes sobre las ventajas y desventajas de adoptar un enfoque de puerto a puerto, en vez de un enfoque de puerta a puerta, particularmente a la luz de las necesidades y de la práctica actual y futura de este sector.
5. El presente documento de antecedentes estudia, por consiguiente, la conveniencia y viabilidad de que el nuevo Instrumento regule la operación de transporte internacional de puerta a puerta.
6. En su texto, se hace referencia en diversos lugares a los siguientes instrumentos internacionales:

---

<sup>1</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo sexto período de sesiones*, Suplemento N° 17 (A/56/17), párr. 345.

<sup>2</sup> *Ibíd.*, *quincuagésimo séptimo período de sesiones*, Suplemento N° 17 (A/57/17), párr. 224.

- a) Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, y su Protocolo de firma, Bruselas 1924 (las Reglas de La Haya);
- b) Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, Bruselas 1924, enmendado por los Protocolos de 1968 y 1979 (las Reglas de La Haya-Visby);
- c) Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978 (Las Reglas de Hamburgo);
- d) Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, Ginebra, 24 de mayo de 1980 (el Convenio Multimodal);
- e) Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, 1956, enmendado por el Protocolo de 1978 (el CMR);
- f) Convenio de Budapest relativo al contrato de transporte de mercancías por vías de navegación interior, 2000 (el CMNI);
- g) Reglas Uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril, apéndice B del Convenio sobre el Transporte Internacional por Ferrocarril, enmendado por el Protocolo de modificación de 1999 (las COTIF-CIM 1999);
- h) Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, enmendado por el Protocolo firmado en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y por el Protocolo N° 4 firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975 (el Convenio de Varsovia);
- i) Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, 1999 (el Convenio de Montreal).

7. El Proyecto de Instrumento tiene por objeto regular “los contratos de transporte” los cuales, a tenor de lo indicado en el texto del artículo 3.1, el lugar de recepción y el lugar de entrega de las mercancías estén ubicados en distintos Estados y en los que se cumplan ciertas condiciones adicionales. El artículo 1.5 define al “contrato de transporte” como “un contrato en virtud del cual un porteador, contra el pago del flete, se compromete a transportar las mercancías total o parcialmente por mar de un lugar a otro”. El artículo 1.1 define, a su vez, al “porteador” en función de su intervención como parte en dicho contrato, y el artículo 1.19 define de igual modo al cargador.

8. Es evidente que el Proyecto de Instrumento ha adoptado un enfoque contractual. Será aplicable a una cierta categoría de contrato con ciertas características económicas y funcionales. Este tipo de contrato se negocia para el transporte de las mercancías total o parcialmente por mar, lo que en la práctica actual suele hacerse en el marco de una operación negociada de puerta a puerta. Esto significa que las mercancías serán transportadas no sólo por vía marítima sino por otras vías de transporte que precedan o sigan al tramo marítimo. La extensión del ámbito de aplicación del régimen propuesto al contrato de transporte de puerta a puerta ha sido descrito como un enfoque “marítimo con plusvalía”, dado que el factor común determinante de la aplicación del régimen será el tramo marítimo de la operación de transporte.

9. Se retenga o no este enfoque de puerta a puerta, cabe señalar que ni el enfoque contractual del instrumento ni la eventual extensión de su ámbito de aplicación al transporte de puerta a puerta (en virtud de la cual toda modalidad auxiliar de transporte se regiría por un convenio de índole, por lo demás, unimodal) son rasgos propiamente singulares. La mayoría de los convenios de transporte internacionales han adoptado, en mayor o menor grado, el enfoque contractual y varios de ellos son aplicables a toda modalidad de transporte auxiliar que se utilice en el curso de una misma operación. Por ejemplo, los convenios de Varsovia y Montreal rigen los servicios de recogida y de entrega requeridos para el transporte aéreo y el CMR ha previsto el supuesto de que el vehículo de transporte por carretera sea embarcado en un buque o subido a un vagón de ferrocarril. Más explícitamente, las Reglas Uniformes COTIF-CIM prevén la aplicación del régimen ferroviario en supuestos en los que el transporte por carretera o por vías de navegación interior complementa al transporte ferroviario mientras que el CMNI se ocupa del supuesto en que se combine en una sola operación de transporte un segmento marítimo y un segmento por vías de navegación interior. Se examinará en más detalle, en la sección II, el ámbito de aplicación de estos otros convenios de transporte internacional, una vez que se haya examinado, en la sección I, la postura actual del sector del transporte, así como la conveniencia de preparar un régimen de puerta a puerta para los contratos de transporte. En la sección III de la presente nota, se indicarán algunas de las ventajas y desventajas del enfoque de puerta a puerta y se hará una mención especial del sistema de interconexión aplicable. En la sección IV del presente documento se examinarán algunas diferencias entre los regímenes marítimos y no marítimos para el transporte de mercancías y, por último, en la sección V se presentan a la consideración del Grupo de Trabajo diversas soluciones de índole tanto genérica como más específica.

## **I. Postura actual del ramo del transporte y ventajas de un régimen de puerta a puerta**

10. Para que el Grupo de Trabajo pueda decidir si es o no conveniente extender el ámbito de aplicación del instrumento para que sea aplicable a las operaciones de transporte de puerta a puerta, es necesario facilitar algunos datos sobre el funcionamiento actual de este ramo industrial. En la presente sección se examinan nueve cuestiones de particular relieve a este respecto: 1) prácticas marítimas actuales en el transporte; 2) datos actuales del tráfico marítimo, particularmente respecto de la proporción de la carga, en función de su peso y valor, que viaja bajo contratos de puerta a puerta; 3) contratos utilizados en la práctica marítima actual; 4) difusión actual del tráfico de puerta a puerta; 5) importancia para este ramo de un contrato único para el transporte de mercancías de puerta a puerta; 6) interés de este sector por algo más que un régimen único de la responsabilidad, por ejemplo, su interés en que se introduzcan ciertas cláusulas contractuales; 7) postura de los diversos intereses involucrados en este comercio en que se extienda el nuevo régimen al transporte de puerta a puerta; 8) recurso actual en la práctica del sector marítimo al contrato de transporte de puerta a puerta; y 9) problemas con lo que tropieza este sector, al recurrir al contrato de puerta a puerta, para los que no exista actualmente una respuesta legal o contractual.

11. La siguiente sección del presente documento examina estos asuntos y facilita abundantes datos al respecto. Ahora bien, debe advertirse que la información estadística disponible respecto de estas cuestiones era muy limitada. Se han sistematizado los datos obtenidos, pero esos datos corresponden a una muestra muy completa de la práctica actual.

## A. Prácticas marítimas actuales

12. La práctica marítima actual difiere según se refiera al llamado tráfico “a granel” o al tráfico de carga general. El tráfico a granel se subdivide a su vez en tráfico de carga “líquida” y de carga “seca”. El tráfico de mercancías en el llamado sector de carga general (con la salvedad del transporte de productos forestales, de acero, de vehículos que vayan en buques especiales, y de la denominada carga para proyectos<sup>3</sup>) está casi íntegramente contenedorizado, al menos en lo concerniente al tráfico entre puertos equipados para cargar y descargar esos contenedores. El tráfico a granel de líquidos concierne básicamente al transporte de crudo y de sus derivados y al transporte de productos químicos.

13. Además de las anteriores distinciones, existe además el transporte congelado o “en frío”, que se divide a su vez en transporte por buque frigorífico, donde la bodega completa del buque está refrigerada, y el transporte por contenedor frigorífico, donde la temperatura se controla en cada contenedor. Para los fines del presente documento, el transporte por buque frigorífico ha sido conceptualizado como tráfico de carga seca a granel, mientras que el transporte por contenedor frigorífico ha sido conceptualizado como tráfico contenedorizado.

14. En general, el tráfico a granel navega bajo una póliza de fletamento, negociada por unidades de tiempo o de distancia recorrida. Es frecuente emitir conocimientos de embarque para cada categoría de carga que navegue bajo una póliza de fletamento. La índole de la carga determinará normalmente el período de responsabilidad del buque por la carga. Casi sin excepción, cabe decir que el período de responsabilidad del buque por la carga se extiende desde el punto de carga al de descarga designándose a veces como responsabilidad de “punto de amarre a punto de amarre” en el tráfico de carga seca a granel y de “colector de carga a colector de descarga” en el tráfico de carga líquida a granel.

15. El tráfico de carga general -básicamente, el comercio por contenedores -suele navegar bajo un conocimiento de embarque o documento similar, que tal vez sea transferible o negociable.

16. Dado que la mercancía en contenedores puede ser transferida desde un medio de transporte a otro sin necesidad de ser sacada del contenedor, la práctica habitual en ese tipo de tráfico es la de que la mercancía se entregue y se recoja en algún lugar alejado del costado del buque. Esta ubicación pudiera ser la propia fábrica del cargador y el almacén del consignatario, así como algún depósito en tierra o alguna

---

<sup>3</sup> Cabe describir la “carga para proyectos” como todo material o mercancía que se transporte en bultos sin normalizar y por métodos igualmente sin normalizar, entre puntos de origen y de destino donde las prácticas de carga o descarga tampoco estén normalizadas. La propia índole de esta carga la hace, a menudo, muy sensible a toda falta de puntualidad en el transporte, pudiendo suponer una grave pérdida para el proyecto global que los materiales lleguen tarde, incompletos o dañados a su destino final.

terminal en el interior de la zona portuaria. En términos generales cabe decir que en el tráfico por contenedores es esencial prever la posibilidad del transporte de puerta a puerta.

## **B. Datos del comercio actual: proporción de la carga, en función de su peso y valor, que viaja bajo contratos de puerta a puerta**

17. Las navieras de buques portacontenedores no han podido facilitar datos precisos sobre la proporción de la carga, en función de su peso y valor, que se transporta en el marco de contratos concertados de puerta a puerta. Para el naviero, el valor de la mercancía en el interior del contenedor no es un parámetro financiero clave. De hecho, el naviero no suele tener la oportunidad de enterarse del valor de la mercancía transportada, ni es tampoco necesario que esa información sea declarada al porteador. Para el propietario de la carga, el valor de la mercancía puede ser un dato de interés comercial reservado. El peso del contenedor es, por el contrario, un factor sumamente importante para la carga y estiba de un buque portacontenedores, pero no es una información que haya de ser inscrita o cotejada para otros fines.

18. Con la salvedad indicada, cabe encontrar una fuente de información particularmente fiable en los datos consignados por el Servicio de Administración Marítima del Departamento de Transportes de los Estados Unidos de América, que se publican en “*U.S. Foreign Waterborne Transportation Statistics*”<sup>4</sup>. Esos datos muestran que las navieras de buques portacontenedores transportaron un 68% del valor total de la carga marítima intercambiada por los Estados Unidos con el extranjero en el año 2001, es decir, una carga por valor de 490 mil millones de dólares de un total de 720 mil millones de dólares. Se ha calculado además que al menos de un 75% a un 80% del tráfico por contenedores en los Estados Unidos se efectúa de puerta a puerta. Desde una perspectiva mundial, se calcula que el tránsito de contenedores por los puertos de todo el mundo ascendió en el año 2000 a unos 225,3 millones de pasadas<sup>5</sup> circulando principalmente entre puertos de Asia, Europa y América del Norte, aunque una parte importante de ese tráfico es intrarregional. Se prevé que el volumen del tráfico por mar mundial se duplicará de 1997 al año 2006, para alcanzar una cifra de unos mil millones de toneladas<sup>6</sup> y que la mayor parte de esa carga contenedorizada circulará de puerta a puerta, por más de un medio de transporte.

19. Se calcula que el tonelaje global de la carga seca a granel (rara vez transportada de puerta a puerta) es de unas dos veces superior al tonelaje de la carga en contenedores (transportada habitualmente de puerta a puerta). El valor total de la carga transportada en contenedores es, no obstante, notablemente superior al valor de la carga seca a granel. Ello se explica en parte por la elevada proporción de artículos de consumo relativamente valiosos que viaja en contenedores. Se estima que la relación de flete a peso de la carga en contenedores es unas 15 veces superior al valor de esa misma relación respecto de la carga a granel seca.

---

<sup>4</sup> Publicado electrónicamente en [http://www.marad.dot.gov/marad\\_statistics](http://www.marad.dot.gov/marad_statistics)

<sup>5</sup> *Containerisation International Yearbooks*.

<sup>6</sup> El Transporte Marítimo en 1997, de la UNCTAD, pág. 13 de la versión inglesa.

### **C. Contratos utilizados en la práctica marítima actual**

20. El contrato utilizado para el transporte marítimo de mercancías suele depender del ramo considerado. Si bien el comercio a granel suele regirse por un contrato de punto de amarre a punto de amarre o de colector de carga a colector de descarga del buque, el conocimiento de embarque de punto de amarre a punto de amarre ha desaparecido prácticamente del comercio de carga general (con la salvedad de ciertas categorías de mercancías no empacadas en contenedores, que se mencionaron antes). Ello refleja la realidad de que, en el transporte contenedorizado, la recepción y entrega de la carga por el porteador se efectúan en algún lugar alejado del costado del buque. El comercio en contenedores se suele, por ello, efectuar en el marco de un conocimiento de embarque negociado o bien de puerto a puerto o bien de puerta a puerta, o conforme a alguna fórmula intermedia. De hecho, la recepción y la entrega de la carga de puerto a puerto suele efectuarse por el porteador en alguna terminal de contenedores ubicada en la zona portuaria denominada en ocasiones “estación o parque de contenedores”. En términos precisos, dicho tráfico debería llamarse de “terminal a terminal” y, de hecho, algunos porteadores asumen expresamente la responsabilidad respecto de la carga de una terminal de contenedores a otra.

21. También es posible que la recepción y entrega de la carga se efectúe en algún lugar, tierra adentro, cercano o alejado del puerto. Ese lugar tierra adentro se designa por diversos términos como “estación de carga contenedorizada”, o “depósito en tierra de contenedores”. Muchas estaciones de carga contenedorizada o depósitos en tierra de contenedores cuentan con su propio servicio de aduanas, y suelen ser regentados por el porteador o alguno de sus subcontratistas, y no por los propietarios de la carga.

22. El tráfico de depósito en tierra a depósito en tierra no es sinónimo del tráfico de puerta a puerta. Las “puertas” del término de “puerta a puerta” pertenecen no al porteador sino a los propietarios o titulares de la carga. Respecto de una remesa exportada, por ejemplo, el porteador tal vez se haga cargo de ella en el lugar de fabricación – es decir, a la “puerta” de su expedidor o cargador – y, respecto de una remesa importada, el porteador tal vez haga su entrega a la puerta de un almacén del destinatario o incluso a la puerta de alguna distribuidora – tenida por “puerta” del destinatario. En este marco, cabe prever diversas combinaciones, tales como el transporte de puerto a puerta y de puerta a puerto, todas ellas englobables en dicha categoría genérica de puerta a puerta conforme a lo indicado a continuación en los párrafos 24 a 26.

23. La distinción entre tráfico de depósito a depósito y tráfico de puerta a puerta no es ociosa. Dado que el transporte de depósito a depósito está referido al porteador, más que al titular o propietario de la carga, el dotar al nuevo instrumento de un ámbito de aplicación de depósito a depósito no habilitaría al expedidor de las mercancías para negociar el desplazamiento de sus contenedores de puerta a puerta en el marco de un único contrato.

### **D. Difusión en la práctica actual del tráfico de puerta a puerta**

24. La difusión en la práctica marítima actual del tráfico de puerta a puerta es particularmente notable en el comercio por contenedores. Las cifras citadas a

continuación corresponden no sólo al tráfico propiamente dicho de puerta a puerta sino también a sus variantes de puerta a puerto y de puerto a puerta que se examinaron anteriormente en el párrafo 22. No es, sin embargo, fácil generalizar, ya que las proporciones varían de una ruta comercial a otra. Además, las cifras varían asimismo de un porteador a otro, y algunos porteadores, que han extendido sus operaciones al sector de los servicios logísticos y de tránsito, emiten una proporción más elevada de conocimientos de embarque de puerta a puerta. Otros porteadores prefieren concentrar sus operaciones en el sector de los servicios de puerto a puerto, dejando que los propietarios de la carga, sus transitarios y las empresas de servicios logísticos se ocupen de todo lo relativo al transporte por tierra.

25. Un 50% del tráfico mundial de 60 millones de contenedores, durante el año 2000, fue transportado por navieras de buques portacontenedores en el marco de operaciones de transporte multimodal. Los datos facilitados por algunos países arrojan porcentajes más elevados: por ejemplo, en los Estados Unidos de América de un 75% al 80% del tráfico por contenedores se negoció en el marco de acuerdos multimodales. Estas cifras varían de una naviera portacontenedores a otra. Por ejemplo, una naviera importante estimó que la cifra del comercio multimodal ascendía a escala mundial, a alrededor de un 25%, mientras que navieras de otras zonas geográficas, como los Estados Unidos, la valoraron entre un 40% y un 50% del comercio mundial por contenedores. En las rutas asiáticas, predomina entre las navieras el comercio de puerto a puerto, y lo mismo cabe decir del comercio por las rutas de Australasia, el subcontinente indio y con el continente africano y los países de Latinoamérica. En Europa se obtuvieron cifras muy variables. En el Reino Unido, el comercio por contenedores negociado de puerta a puerta ascendía a un 50%, particularmente en lo relativo al comercio de importación, mientras que en Alemania, Austria y Suiza la proporción del comercio por contenedores negociada por los navieros de puerta a puerta descendía alrededor de un 25%.

26. Las operaciones negociadas por conducto de un transitario pueden reducir la proporción del comercio por contenedores efectuada de puerta a puerta cuando se estima esa proporción desde la perspectiva únicamente de las navieras de buques portacontenedores, pero de hecho elevan notablemente esa proporción desde la perspectiva del cliente o del usuario final de la operación de transporte. Cuando el transitario actúa como empresa porteadora sin buque propio, negocia casi siempre la operación de transporte de puerta a puerta. Por consiguiente, la proporción del tráfico de puerta a puerta se eleva notablemente si se analiza desde la perspectiva del propietario de la carga y no desde la perspectiva de las navieras portacontenedores. En muchos casos, la naviera portacontenedores transportará la carga por encargo de un porteador sin buque propio y en el marco de un contrato negociado de puerta a puerta. Pero la empresa porteadora sin buque propio habrá negociado con el propietario de la carga un contrato de transporte de puerta a puerta.

#### **E. Conveniencia del contrato único negociado de puerta a puerta para la industria del transporte**

27. La conveniencia para este sector del contrato único negociado de puerta a puerta para la totalidad de la operación de transporte, dimana no tanto de la simplicidad de un único contrato como del juego de las fuerzas del mercado. La decisión del cliente de negociar los segmentos terrestres del transporte o de

encomendarlos al porteador marítimo dependerá en gran parte de dos consideraciones: el servicio que el cliente reclame y el precio cobrado por el porteador. Por ejemplo, un cargador importante que desee disponer de contenedores vacíos para sus operaciones continuas de carga no negociará con un porteador especializado en operaciones de puerto a puerto, al igual que un comerciante no negociará con un porteador marítimo si calcula que puede negociar el transporte por tierra a menor precio con su contratista habitual para esas operaciones. Por dicha razón, toda gran empresa expedidora o cargadora exigirá que el porteador le presente su oferta para el transporte de puerta a puerta con su costo desglosado por sectores o segmentos de la ruta.

28. A resultas de ello, el comercio por contenedores se viene efectuando desde hace algo más de un decenio en el marco de los denominados conocimientos de embarque de “transporte combinado” (COMBICONBILL), que se utilizan por igual para el tráfico de puerta a puerta y para el tráfico de puerto a puerto. El denominado formulario COMBICONBILL<sup>7</sup>, conocimiento de embarque de transporte combinado adoptado inicialmente en 1971 por el Consejo Marítimo Internacional y del Mar Báltico (BIMCO) y actualizado en 1995, es un buen ejemplo del tipo de formulario utilizado por un gran número de navieras portacontenedores.

29. Conforme a lo estipulado en un formulario COMBICONBILL, el porteador acepta responsabilidad a tenor de lo dispuesto en sus cláusulas 9, 10 y 11. La cláusula 9 dispone:

- “1) El Porteador responderá de toda pérdida o daño de la mercancía que ocurra entre el momento en que reciba las mercancías y el momento de su entrega.
- 2) El Porteador responderá de los actos u omisiones de alguna persona cuyo servicio utilice para el cumplimiento del contrato de transporte consignado en el presente Conocimiento de Embarque.
- 3) El Porteador estará, no obstante, exonerado de dicha responsabilidad por el daño o pérdida de la mercancía si dicha pérdida o daño es imputable a:
  - a) Algún acto doloso o culpable del Mercader;
  - b) El cumplimiento de las Instrucciones de la persona que esté facultada para darlas;
  - c) La falta o la índole defectuosa del embalado o envasado de mercancías que, por su índole puedan deteriorarse o ser dañadas si no van debidamente envasadas o embaladas;
  - d) Alguna operación de manipulación, carga, estiba o descarga de las mercancías efectuada por el Mercader o por su cuenta;
  - e) Algún vicio inherente a la mercancía;
  - f) Insuficiencia o deficiencia de las marcas o matrículas inscritas en las mercancías, en su envoltorio o en cada unidad de carga;
  - g) Toda huelga, cierre patronal, huelga de celo o paro laboral, tanto si es parcial como general y cualquiera que sea su causa;

---

<sup>7</sup> Publicado electrónicamente en <http://www.bimko.dk/BIMCO%20Documents/bl.asp>.

h) Toda causa o hecho que el Porteador no haya podido evitar y cuyas consecuencias no pueda soslayar mediante el ejercicio de la debida diligencia.”

30. La cláusula 10 (3) limita la indemnización abonable a dos Derechos Especiales de Giro (DEG) por kilogramo de peso bruto de la mercancía perdida o dañada (salvo en el comercio con los Estados Unidos, que se rige por un límite de 500 dólares EE.UU. por bulto a tenor de la cláusula 24).

31. La cláusula 11 sienta el principio de “interconexión” clásico respecto de toda pérdida o daño que pueda determinarse que ocurrió durante cierto tramo o segmento del transporte, dándose en ese caso precedencia a todo convenio o norma de derecho interno imperativo que, de haberse concertado un contrato separado para dicho tramo o segmento de la ruta, sería aplicable a dicho contrato entre el respectivo porteador y el propietario de la carga. Tratándose del transporte de mercancías por mar, en supuestos a los que no sea imperativamente aplicable ninguna norma de derecho interno y ningún convenio internacional, serán aplicables, a tenor de la cláusula 11 1) de dicho formulario, las Reglas de La Haya-Visby. Dicha cláusula dice lo siguiente:

“1) Pese a lo dispuesto en las cláusulas 9 y 10 del presente Conocimiento de Embarque, de poderse probar cuál fue el lugar donde se produjo la pérdida o daño de la mercancía, el Porteador y el Mercader tendrán derecho, en lo concerniente a la responsabilidad eventual del Porteador, a exigir que dicha responsabilidad sea determinada por el régimen de la responsabilidad de todo convenio internacional o de toda norma de derecho interno cuyo régimen:

a) no pueda ser objeto de ninguna estipulación contractual que sea contraria al interés del demandante, y que

b) sea aplicable en el supuesto de que el Mercader hubiera negociado directamente con el Porteador un contrato separado respecto del tramo o segmento de la ruta en donde ocurrió el daño o la pérdida de la mercancía, y hubiera recibido en prueba de ello todo documento que haya de emitirse para que dicha norma de derecho interno o convenio internacional sea aplicable.

2) En la medida en que ninguna norma de derecho imperativo sea aplicable al transporte por mar conforme a lo dispuesto en la cláusula 11 1), la responsabilidad del Porteador, respecto de todo transporte efectuado por mar, se regirá por el Convenio Internacional de Bruselas de 1924, enmendado por el Protocolo firmado en Bruselas el 23 de febrero de 1968 - Reglas de La Haya/Visby ... .”

32. Desde la introducción de las Reglas aplicables a los documentos relativos al transporte multimodal de la Conferencia de las Naciones Unidas para Comercio y Desarrollo/Cámara de Comercio Internacional (Reglas UNCTAD/CCI) en 1992, el BIMCO ha preparado un formulario de conocimiento de embarque multimodal, bajo el nombre de MULTIDOC 95<sup>8</sup>. Con arreglo a este formulario, al igual que con el COMBICOMBILL, la empresa de transporte multimodal será responsable de las mercancías desde el momento en que se haga cargo de ellas hasta su entrega, pero se

---

<sup>8</sup> Publicado electrónicamente en <http://www.bimco.dk/BIMCO%20Documents/bl.asp>.

define en términos algo distintos el alcance de su responsabilidad. La cláusula 10 b) del MULTIDOC 95 dispone:

“A reserva de toda excepción invocable con arreglo a las cláusulas 11 y 12, la empresa de Transporte Multimodal responderá de toda pérdida o daño de las Mercancías o de toda demora en su Entrega, si el hecho causante del daño, pérdida o demora en la Entrega ocurrió mientras las Mercancías obraban en su poder conforme a lo definido en la cláusula 10 a) salvo que la Empresa de Transporte Multimodal pruebe que ninguna falta o negligencia de su parte, o de parte de sus empleados o agentes o de alguna otra persona de la que se haga mención en la cláusula 10 c), ha causado o contribuido a la pérdida, daño o demora en la Entrega ... .”

La cláusula 11 declara a continuación aplicable el régimen de las Reglas de la La Haya-Visby en lo relativo a todo daño o pérdida que ocurra durante el transporte por mar. La cláusula 12 declara aplicables los límites de la responsabilidad del régimen de La Haya-Visby, salvo que sea aplicable la Ley de los Estados Unidos de América para el transporte por mar de mercancías.

33. Sucede cada vez más a menudo que un transitario o proveedor de servicios logísticos limite un conocimiento de embarque de puerta a puerta en su propio nombre actuando así de hecho como un porteador sin buque propio. Los porteadores sin buque propio suelen consignar su contrato sobre un conocimiento negociable de transporte multimodal de la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga (FIATA). Dicho formulario incorpora igualmente las Reglas UNCTAD/CCI de 1992 y el principio de “interconexión”. El porteador sin buque propio podrá entonces tomar un conocimiento de embarque de puerto a puerto (o de puerta a puerta) emitido por el naviero portacontenedores en donde él mismo o alguna filial suya figure como cargador y como consignatario.

34. En resumidas cuentas la industria del transporte respondió a la fuerte demanda de servicios de puerta a puerta con diversos formularios contractuales, que se utilizan con regularidad. Si bien no es posible cuantificar cuán a menudo los cargadores solicitan un contrato negociado de puerta a puerta sí se sabe que esto sucede la mayoría de las veces.

## **F. Interés de este sector por algo más que un único régimen de la responsabilidad**

35. Los porteadores son conscientes de una creciente demanda mundial, por parte de los propietarios de la carga, de algo más que un simple régimen de la responsabilidad. Los propietarios desean cláusulas comerciales claras y sencillas sobre la regularidad del servicio, la disponibilidad de puertos con servicio directo (es decir, sin necesidad de trasbordo), así como de contenedores vacíos, y sobre el régimen aplicable en materia de sanciones por demora en la entrega y la fiabilidad de la tarifa de precios. En algunos países, como los Estados Unidos de América, esta demanda se atiende básicamente con los llamados “contratos de servicios” (“*service contracts*”). Una ventaja adicional de estos contratos es que la tasa estipulada entre las partes se mantiene confidencial entre ellas. El recurso a estos contratos parece ser cada vez más frecuente: se calcula que de un 80% a un 85% del tráfico por

contenedores circula actualmente, en los Estados Unidos, bajo contratos de esta índole.

36. En otros lugares del mundo los acuerdos concertados entre el cargador y el porteador varían algo más y suelen ser de índole menos formal. Estos contratos suelen designarse por el nombre de “contratos de transporte oceánico”. En términos generales, se observa un creciente recurso en todo el mundo al contrato de transporte oceánico, debido en buena parte a las ventajas comerciales del servicio prestado, tales como su regularidad, precio, puntualidad y otros factores de esta índole.

## **G. Postura de los interesados<sup>9</sup>**

37. La creciente tendencia hacia el llamado contrato de transporte oceánico es una buena muestra de que tanto los porteadores como los propietarios de la carga lo creen ventajoso, particularmente por estabilizar en cierto modo la relación entre las partes. Pero los pareceres no concuerdan respecto de otros aspectos del contrato. Algunas grandes expedidoras multinacionales están presionando a los porteadores para que modifiquen algunas condiciones generales de sus conocimientos de embarque. Esta demanda tiende a insistir en lo siguiente:

a) La cuantía actual del límite de la responsabilidad (de 666,67 DEG por bulto o de 2 DEG por kilo en general, y de 500 dólares EE.UU. por bulto o unidad de envío en el comercio con los Estados Unidos); y

b) Las excepciones invocables conforme a las Reglas de La Haya, particularmente la del error de navegación o de manejo del buque.

38. Los propietarios están pidiendo que se eleven los límites de la responsabilidad, para que cubra el valor total de la mercancía, y que el porteador acepte responsabilidad por toda pérdida o daño imputable a alguna falta suya o de sus subcontratistas. En general, los porteadores se resisten a aceptar estas demandas. Aquellos que las satisfacen se ven obligados a negociar una mayor cobertura de su seguro de responsabilidad, cuyo costo tratan de traspasar a los cargadores. Los cargadores tal vez se muestren dispuestos a sufragar este costo adicional, que les supone un menor riesgo y una menor carga administrativa que se lo compensan.

39. Desde la perspectiva del porteador, se han definido como problemáticas, en el marco de los contratos de transporte actualmente utilizados, ciertas cuestiones importantes. Cabe citar las siguientes:

a) El propietario de la carga no está obligado conforme a la práctica contractual actual, o conforme a las normas de derecho general aplicables, a hacerse cargo de la mercancía en el momento en que le sea ofrecida su entrega por el

---

<sup>9</sup> Ver asimismo, en A/CN.9/WG.III/WP.28, una recopilación de las respuestas presentadas por los representantes de este sector al cuestionario que les fue distribuido por la Secretaría, junto con observaciones adicionales relativas al ámbito de aplicación del proyecto de instrumento así como los anexos I y II del informe del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) sobre la labor de su décimo período de sesiones (Viena, 16 a 20 de septiembre de 2002) (A/CN.9/525). Ver también el reciente informe de la secretaría de la UNCTAD “*Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument*”, UNCTAD/SDTETLB/2003/1, del que se presenta un resumen informativo al Grupo de Trabajo bajo la signatura A/CN.9/WG.III/WP.30.

porteador en el punto de destino. Dada la rapidez inherente a las operaciones de transporte en contenedor toda demora de un propietario en hacerse cargo de la mercancía suele ocasionar gastos o inconvenientes adicionales al porteador. Los porteadores sienten por ello la necesidad de que se regule esta cuestión conforme a la pauta indicada en los artículos 10.1 y 10.3 del Proyecto de Instrumento;

b) Los derechos del porteador sobre la mercancía se rigen actualmente por lo estipulado, de haber algo estipulado, en el conocimiento de embarque o por lo dispuesto en el derecho interno aplicable. Los porteadores creen que sería provechoso disponer de un régimen enmarcado en un convenio internacional que prevea ciertos supuestos en los que el porteador podrá ejercitar ciertos derechos sobre las mercancías (incluido el derecho a venderlas, caso de ser necesario). El Proyecto de Instrumento se ocupa de esta cuestión en los artículos 9.5 y 10.4;

c) El régimen de los convenios actuales no prevé prácticamente nada respecto de las obligaciones del propietario de la carga frente al porteador, ni siquiera respecto de su responsabilidad por los daños imputables a la carga. El regular estas cuestiones en términos que sean a la vez uniformes y previsibles sería una aportación muy valiosa;

d) Los derechos del porteador respecto del condicionamiento eventual de la descripción de las mercancías efectuada por el cargador varían de un país a otro y en muchos países la reglamentación dada al respecto es poco clara. Por ejemplo, ¿cuándo podrá un porteador condicionar, en el conocimiento de embarque, su recepción de la mercancía con la salvedad “carga y cuenta del cargador”? La respuesta no suele ser clara, por lo que una regla inequívoca evitaría numerosos problemas;

e) La determinación del foro competente para conocer de una disputa se rige en parte por lo estipulado en el conocimiento de embarque y en parte por la ley del foro llamado a entender de la disputa. Este marco jurisdiccional puede ser un semillero de conflictos. La inclusión de ciertas reglas de conflictos de competencia en el proyecto de instrumento sería por ello provechosa.

40. Además de estas inquietudes generales, cabe citar ciertas cuestiones que pueden ser importantes para los porteadores en un determinado mercado. Por ejemplo, en el comercio con los Estados Unidos de América, es particularmente importante para el porteador poder fijar un límite para su responsabilidad. Es por ello sumamente importante para el comercio con los Estados Unidos que el proyecto de instrumento defina claramente todo supuesto en el que el límite fijado por bulto pueda no ser aplicable.

## **H. Idoneidad del marco legal actual para la negociación de una operación de puerta a puerta**

41. En vista de la diversidad de regímenes aplicables a una u otra modalidad de transporte y, en el supuesto del transporte por mar, a una misma modalidad de transporte, no es de sorprender que la industria del transporte haya buscado sus propias soluciones pragmáticas (algunas de las cuales se han descrito anteriormente en los párrs. 27 a 34). Existen diversos pareceres respecto de la idoneidad de estas soluciones. Si bien el comercio internacional funciona pese a la falta de uniformidad en este campo, se han señalado ciertos defectos innegables en este sistema que

cabría corregir mediante la adopción de un régimen uniforme (ver párrs. 37 a 40, *supra* y párr. 42 *infra*).

## **I. Problemas del contrato de puerta a puerta no resueltos en ningún lugar**

42. Algunos de los principales problemas de la práctica contractual seguida en las operaciones de puerta a puerta fueron esbozados en la lista de la sección G pero esa lista no es exhaustiva. Por ejemplo, los porteadores y los propietarios de la carga se muestran de acuerdo en que un marco legal al respecto facilitaría la adopción de ciertas novedades en materia de comercio electrónico, si se determina, por ejemplo, cual de las partes está en control de la mercancía durante el transporte en supuestos en los que no se haya emitido ningún documento (sobre papel). También se muestran de acuerdo en que el régimen legal y contractual imperante no resuelve adecuadamente ciertas otras cuestiones relacionadas con el conocimiento de embarque o con otros documentos de transporte, particularmente en lo relativo a la validez jurídica del documento, así como a los derechos nacidos del mismo y a la transferibilidad práctica de esos derechos.

## **II. Regímenes actuales y viabilidad del régimen de puerta a puerta y, concretamente, del sistema de interconexión<sup>10</sup>**

43. La mayor dificultad en orden a regular el transporte de puerta a puerta con un nuevo convenio internacional es la existencia de regímenes de derecho interno potencialmente conflictivos y de convenios internacionales aplicables a los diversos segmentos de una operación de puerta a puerta. Es probable que algunos de estos eventuales conflictos se resuelvan a resultas de la mera introducción del nuevo régimen; cabe prever que la decisión legislativa de ratificar un nuevo convenio conlleve la decisión de derogar parcialmente las Reglas de La Haya, de La Haya-Visby, o de Hamburgo, según proceda<sup>11</sup>. Ahora bien, tal vez sean más problemáticos los regímenes relativos a otros modos de transporte, por lo que todo examen de la viabilidad de regular las operaciones del transporte de puerta a puerta deberá tener presente la posibilidad de que haya conflictos entre el régimen del nuevo instrumento y otros regímenes ya existentes.

44. El único instrumento de transporte no marítimo en vigor que se aplica en todo el mundo es el Convenio de Varsovia (enmendado por el Protocolo de La Haya de 1955 y por el Protocolo N° 4 de Montreal de 1975), aplicable al transporte aéreo. Cabe referirse asimismo al Convenio de Montreal de 1999, destinado igualmente al transporte aéreo pero que aún no está en vigor. Ahora bien, cabe señalar que no es

---

<sup>10</sup> El Profesor Berlingieri de la delegación italiana ha preparado una tabla comparativa (A/CN.9/WG.III/WP.27), en donde se compara las disposiciones del Proyecto de Instrumento con las de otros textos de derecho marítimo como las Reglas de La Haya-Visby, las Reglas de Hamburgo, y el Convenio Multimodal, así como con otros regímenes de derecho convencional relativos al transporte por carretera, ferroviario y aéreo, tales como el CMR, el CMNI, las COTIF-CIM 1999, el Convenio de Varsovia y el Convenio de Montreal.

<sup>11</sup> En vista de esta posibilidad, se indicarán a continuación, en notas de pie de página, las disposiciones de las Reglas de La Haya, de La Haya-Visby o de Hamburgo, y del Convenio Multimodal que pudieran verse afectadas.

frecuente combinar en una misma operación de puerta a puerta segmentos de transporte marítimo y de transporte aéreo.

45. Cabe citar cierto número de convenios regionales de transporte por carretera, ferroviario y por vías de navegación interior. Particularmente en Europa, el CMR regula el transporte por carretera, las Reglas Uniformes COTIF-CIM regulan, el transporte ferroviario, y el CMNI regula el transporte por vías de navegación interior. Existen dos regímenes multimodales en América del Sur (uno de la Comunidad Andina<sup>12</sup> y otro de MERCOSUR<sup>13</sup>), y parece ser que los diez miembros de la ASEAN dispondrán pronto de un acuerdo marco para el transporte multimodal. Cierta número de Estados disponen, además, de regímenes de derecho interno expresamente destinados a una o más modalidades de transporte.

46. A continuación se irán examinando posibles conflictos entre el nuevo proyecto de instrumento y cinco otros convenios, entre los que figuran los convenios de Varsovia y de Montreal, por tratarse de dos convenios de transporte no marítimo de ámbito mundial, y los convenios de transporte europeos, por tratarse de regímenes establecidos hace ya tiempo en los que participan un gran número de países, incluidos algunos países no europeos que han ratificado, por ejemplo, el CMR.

47. Se iniciará este análisis de posibles conflictos mediante una descripción del alcance y período de aplicación de cada instrumento bajo examen. Se pasará a continuación a examinar el riesgo de conflictos entre dichos convenios, en primer lugar respecto de toda reclamación presentada por el cargador o el consignatario frente al porteador contractual (“porteador de puerta a puerta”); en segundo lugar, respecto de toda reclamación presentada, a título de recurso, por el porteador de puerta a puerta frente al porteador o transportista al que el porteador de puerta a puerta haya encomendado uno o más segmentos del transporte (“parte ejecutante”); y, por último, respecto de toda reclamación presentada por el cargador o el consignatario contra la parte ejecutante.

## **A. El alcance y el período de aplicación de cada convenio de derecho del transporte**

### **1. El Proyecto de Instrumento**

48. A tenor de los artículos 3.1 y 4.1.1, el régimen del instrumento será aplicable desde el momento en que el porteador haya recibido las mercancías hasta el momento en que las mercancías sean entregadas al consignatario, siempre que las partes hayan concertado un “contrato de transporte” (noción restringida a la de un contrato que haya de cumplirse total o parcialmente por mar) en el que el lugar de recepción y el lugar de entrega estén situados en dos Estados distintos de los que uno de ellos sea Estado Contratante. Ese régimen será asimismo aplicable a todo contrato de transporte que haga remisión expresa al mismo (o a la ley de un Estado que lo declare aplicable a dicho contrato)<sup>14</sup>.

<sup>12</sup> Decisión 331, Transporte Multimodal.

<sup>13</sup> Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional entre los Estados Parte en MERCOSUR, decisión N° 15/94, formada en Ouro Preto, el 17 de diciembre de 1994.

<sup>14</sup> De conformidad con los artículos 10 y 1 e), las **Reglas de La Haya** serán aplicables desde el momento de cargarse a bordo la mercancía hasta el momento de su descarga o desde el punto de amarre al punto de amarre con tal de que el conocimiento de embarque sea emitido en el

49. A tenor de lo dispuesto en los artículos 6.3.1 y 6.3.3, el régimen del Proyecto de Instrumento será aplicable (al menos en lo que atañe a la responsabilidad y las obligaciones impuestas sobre el porteador y a sus derechos y exenciones) a toda “parte ejecutante” (conforme se define en el artículo 1.17) y por ello, a todo subcontratista del porteador respecto de toda acción judicial que sea entablada contra ellos por el cargador o el consignatario (si bien esta amplitud de su alcance deberá ser considerada juntamente con lo dispuesto en el artículo 4.2.1, que se examina en el párrafo siguiente). El régimen del Proyecto de Instrumento no será aplicable a la acción dirigida por el porteador contractual contra algún

---

territorio de algún Estado Contratante. Estas Reglas apenas regulan cuestión alguna que sea ajena al régimen de la responsabilidad.

De conformidad con los artículos 10 y 1 e), las **Reglas de La Haya-Visby** serán aplicables desde el momento en que la mercancía sea cargada en el buque hasta el momento de su descarga, o desde el punto de amarre al punto de amarre, con tal de que se haya emitido un conocimiento de embarque para el “transporte de mercancías entre puertos situados en distintos Estados si: a) dicho conocimiento fue emitido en un Estado Contratante, o b) el transporte se ha de efectuar desde un puerto situado en un Estado Contratante, o si el contrato consignado o que consta en el conocimiento de embarque dispone que el régimen del presente Convenio” será aplicable al contrato. Las Reglas de La Haya-Visby apenas regulan cuestión alguna que sea ajena al régimen de la responsabilidad.

A tenor de sus artículos 2, 4 y 1, las **Reglas de Hamburgo** serán aplicables al período durante el cual las mercancías estén bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga o durante el transporte de puerto a puerto, con tal de que las partes hayan concertado un contrato de transporte marítimo (limitado al segmento por mar del recorrido total, aun cuando el contrato prevea algún segmento que haya de efectuarse por otro medio de transporte) entre dos Estados diferentes y estando el puerto de carga o el puerto de descarga en un Estado Contratante, o cuando el conocimiento o todo otro documento que haga prueba del contrato, haya sido emitido en un Estado Contratante. Las Reglas de Hamburgo se aplicarán igualmente cuando el conocimiento o todo otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo estipule que el régimen del Convenio será aplicable al contrato. Debe observarse que las Reglas de Hamburgo contienen una regla de conflicto de leyes en su artículo 25.5: “Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación por los Estados Contratantes de cualquier otro convenio internacional que esté vigente en la fecha del presente Convenio y que se aplique con carácter obligatorio a los contratos de transporte de mercancías ejecutados principalmente por un modo de transporte distinto del marítimo. Esta disposición se aplicará también a las revisiones o enmiendas ulteriores de ese convenio internacional.” Las Reglas de Hamburgo regulan, con algo más de detalle que las Reglas de La Haya-Visby, ciertos asuntos ajenos al régimen de la responsabilidad. A tenor de sus artículos 2, 4 y 1, el **Convenio Multimodal** regula el período desde el cual la empresa de transporte multimodal se hace cargo de las mercancías hasta el momento de su entrega, y se aplica a todos los contratos de transporte multimodal, es decir, al transporte efectuado por al menos dos modalidades de transporte distintas, en el marco de un único contrato multimodal, con tal de que el transporte sea internacional y el lugar donde el transportista o porteador se haga cargo de las mercancías o el lugar donde haya de entregarlas esté ubicado en un Estado Contratante. La definición de transporte multimodal que figura en el artículo 1.1 excluye expresamente los servicios de recogida y entrega de la mercancía que se ejecuten en el marco de un contrato de transporte unimodal. Además, su artículo 30.4 dispone que todo transporte al que sea aplicable el artículo 2 del CMR (es decir, el transporte de un vehículo de carretera a bordo de un buque o de un vagón ferroviario) o al que sea aplicable el artículo 2 del Convenio de Berna, de 17 de febrero de 1970 concerniente al transporte ferroviario de mercancías (es decir, todo servicio de expedición o de transporte por carretera, incluido en ‘lista’, que sea complementario del servicio ferroviario) no será considerado como transporte multimodal en el marco del Convenio Multimodal. El Convenio Multimodal apenas regula cuestión alguna que sea ajena al régimen de responsabilidad del porteador o transportista.

subcontratista suyo (salvo que el contrato entre una y otra parte sea también un “contrato de transporte” que incluya algún segmento marítimo).

50. De ocurrir la pérdida, el daño o la demora antes de que las mercancías hayan sido cargadas en el buque o una vez que hayan sido descargadas, con arreglo al artículo 4.2.1 será aplicable toda regla de rango imperativo del convenio por lo demás aplicable al segmento de la ruta donde se produjo dicho suceso, y esa regla de rango imperativo prevalecerá sobre toda otra regla del Proyecto de Instrumento, pero únicamente en la medida en que regule la responsabilidad del porteador, o todo el límite de dicha responsabilidad, así como sus derechos de acción judicial<sup>15</sup>.

51. El artículo 4.2.1 prevé así una red de interconexión mínima para responder al hecho de que una gran mayoría de los contratos de transporte por mar conllevan tramos por tierra, por lo que se ha de prever su interconexión. El régimen del Instrumento será únicamente desplazado cuando sea aplicable un régimen convencional de derecho imperativo a algún tramo por tierra de un contrato de transporte marítimo y haya quedado claro que la pérdida o el daño alegado haya ocurrido únicamente en dicho segmento de transporte por tierra.

52. La esencia de dicha red de interconexión es que las reglas de derecho imperativo aplicables al transporte terrestre serán directamente aplicables a la relación contractual entre el porteador, por una parte, y el cargador o el consignatario por otra. Si el porteador ha subcontratado el segmento por tierra, esas reglas de rango imperativo serán igualmente aplicables a la relación contractual entre el porteador y su subcontratista. Pero respecto de la primera relación mencionada, el régimen del Instrumento tal vez sea supletorio de las reglas de rango imperativo aplicables al transporte por tierra, mientras que la relación contractual entre el porteador y su subcontratista se regirá únicamente por el convenio aplicable al transporte por tierra (complementado, según sea necesario, por toda otra norma de derecho interno que le sea aplicable a dicho segmento).

53. Debe señalarse también que la red de interconexión limitada propuesta en el Proyecto de Instrumento será únicamente aplicable a las disposiciones que guarden alguna relación directa con la responsabilidad del porteador, así como a todo plazo procesal o limitación de la responsabilidad. No se verá afectada ninguna disposición de otros convenios que concierna indirectamente a la responsabilidad, como pudieran ser las reglas aplicables en materia de competencia jurisdiccional. Lo mismo cabe decir de muchas otras disposiciones de rango legal imperativo aplicables al transporte por tierra, que no serán sustituidas por el régimen del Instrumento, por estar expresamente destinadas al transporte por tierra y no un contrato de transporte marítimo. Por ejemplo, los requisitos impuestos por el CMR en lo relativo a la carta de porte podrían ser aplicables entre el porteador y su subcontratista por carretera, pero su aplicación al contrato de transporte principal, sujeto al Proyecto de Instrumento, sería incompatible con el documento (o documento electrónico) de transporte exigido por el Proyecto de Instrumento para la operación de transporte en su totalidad.

---

<sup>15</sup> Ver A/CN.9/WG.III/WP.21, párrs. 49 a 55. Ver también la Propuesta de Italia en A/CN.9/WG.III/WP.25.

## 2. CMR

54. El artículo 1 del CMR dispone que su régimen se aplicará a todo contrato de transporte de mercancías por carretera realizado a título oneroso por medio de vehículos siempre que el lugar donde el transportista se haga cargo de la mercancía y el lugar de su entrega estén situados en dos países distintos de los que uno sea país contratante.

55. El párrafo 1) de su artículo 2 dispone que cuando el vehículo que contenga las mercancías sea transportado, en una parte de su recorrido, por mar, ferrocarril, vía navegable interior, o por vía aérea sin ruptura de carga, el Convenio será aplicable, salvo que se pruebe que alguna pérdida, daño o retraso que ocurra durante un tramo del transporte no efectuado por carretera, no sea imputable a ningún acto u omisión del transportista por carretera.

## 3. COTIF-CIM

56. El artículo 1.1 de las Reglas Uniformes COTIF-CIM 1980 declara dichas reglas aplicables a toda remesa de mercancías entregada al transporte con una carta de porte directa establecida para un recorrido que incluya al menos el territorio de dos Estados y que se lleve a cabo exclusivamente por líneas y servicios inscritos en la lista prevista en los artículos 3 y 10 del Convenio. El artículo 2.2 de las COTIF-CIM 1980 dispone que las Reglas tal vez sean también aplicables al tráfico directo internacional que utilice, además de los servicios ferroviarios, servicios de transporte por tierra, por mar y por vías de navegación interior. En el artículo 48 de las COTIF-CIM se enuncian ciertas reglas especiales de responsabilidad para el tráfico directo por ferrocarril y por mar.

57. El artículo 1.1 de las Reglas Uniformes COTIF-CIM de 1999 (cuyo régimen no ha entrado aún en vigor) dispone que las Reglas Uniformes serán aplicables a todo contrato para el transporte ferroviario de mercancías donde el lugar designado para que el transportista se haga cargo de las mercancías y el lugar designado para su entrega estén situados en dos Estados Miembros distintos. El artículo 1.4 dispone que cuando una operación de transporte internacional, que sea objeto de un único contrato, incluya algún tramo marítimo o algún tramo transfronterizo por vía de navegación interior, a título de complemento del transporte ferroviario, las Reglas Uniformes serán aplicables si el transporte por mar o por vía de navegación interior se efectúa por un servicio que figure en la lista prevista en el artículo 24.1 del Convenio. Esa inclusión en la lista no será requerida para que las Reglas COTIF-CIM 1999 sean aplicables a todo tramo de transporte interno por carretera o por vía de navegación interior que complemente una operación de transporte directo internacional por ferrocarril y que esté consignado en el contrato de transporte.

58. La emisión de una carta de porte no constituye ya un requisito para la aplicación de las nuevas Reglas Uniformes COTIF-CIM 1999. El artículo 6.2 prevé expresamente que la ausencia, irregularidad o pérdida de la carta de porte no afectará a la validez del contrato.

#### 4. CMNI

59. El artículo 1 del CMNI define al contrato de transporte como el contrato por el cual el porteador se compromete a transportar las mercancías por vías de navegación interior. El artículo 2 2) dispone que cuando la operación de transporte se efectúe por mar y por una vía de navegación interior a bordo del mismo buque, o sin transbordo, será aplicable el régimen del Convenio excepto cuando se haya emitido un “conocimiento de embarque marítimo” o cuando el recorrido por mar sea superior al que haya de efectuarse por una vía de navegación interior.

#### 5. Convenio de Varsovia

60. El artículo 1.1 dispone que el Convenio será aplicable a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías efectuado por aeronave contra remuneración. El artículo 1.2 dispone que se entenderá por transporte internacional toda operación en la que el punto de partida y el punto de destino, “haya o no interrupción del transporte o transbordo,” estén situados en el territorio de dos Altas Partes Contratantes. A diferencia del régimen CMR, el Convenio de Varsovia regula expresamente las operaciones efectuadas por más de una modalidad de transporte al disponer en su artículo 31.1:

“En todo caso de transporte combinado, efectuado en parte por aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, el régimen del presente Convenio será aplicable, a reserva de lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 18, únicamente al transporte aéreo, con tal de que concurra en dicho transporte las condiciones enunciadas en el artículo 1.”

#### 6. Convenio de Montreal

61. El Convenio de Montreal no modifica básicamente el régimen del Convenio de Varsovia: los párrafos 1 y 2 del artículo 1 son idénticos y el párrafo 1 del artículo 31 del Convenio de Varsovia pasó a ser el párrafo 1 del artículo 38 del Convenio de Montreal. Como novedad cabe citar, no obstante, la ficción jurídica que sanciona la práctica imperante, al menos en Europa, de que una gran parte del transporte aéreo de mercancías (conforme a lo estipulado por las partes en su acuerdo) se efectúa de hecho por carretera. El párrafo 4 del artículo 18 dispone que dicho tramo o segmento del transporte, efectuado sin el consentimiento del expedidor, se tendrá por efectuado dentro del período correspondiente al segmento aéreo.

### **B. Posibilidad de que sean aplicables convenios conflictivos a las reclamaciones presentadas por el cargador o el consignatario contra el porteador de puerta a puerta**

#### 1. CMR

62. Cabe sostener que un contrato de transporte de puerta a puerta con arreglo al Proyecto de Instrumento no se regiría por el régimen CMR por no ser un “contrato para el transporte de mercancías por carretera” y por no corresponder su lugar de recepción de las mercancías y su lugar de entrega o de destino a un contrato para el transporte de mercancías por carretera sino a un contrato de puerta a puerta. La

recepción de las mercancías se efectúa en el lugar y en el momento en el que el porteador (o una parte ejecutante) se hace cargo de las mercancías. La entrega se efectúa en el momento y en el lugar donde el porteador (o su parte ejecutante) entrega las mercancías al consignatario. Si hay dos segmentos de transporte por tierra, uno que preceda y otro que sea subsiguiente al segmento marítimo, es evidente que el lugar de recepción y el lugar de entrega no están situados al extremo de un mismo tramo o segmento de transporte por carretera. Si únicamente un tramo se efectúa por carretera, por ejemplo con anterioridad al segmento marítimo, la entrega de las mercancías será totalmente ajena al transporte de las mercancías por carretera. Ahora bien, se ha sostenido también con cierta firmeza que el CCR sería aplicable al tramo por carretera de un contrato de transporte combinado (ver párrs. 115 y 116 *infra*).

63. Cabe también argüir que la referencia en el párrafo 1 del artículo 1 del CMR al lugar donde el transportista tome a su cargo y al lugar donde haga entrega de la mercancía no debe entenderse como referidos al lugar consignado en el contrato para que el porteador se haga cargo, a título de transportista internacional por carretera, de las mercancías y al lugar igualmente consignado en el contrato para que haga entrega de las mercancías. Si el transporte por carretera va seguido de un tramo marítimo, entonces no hay ningún punto de entrega al final del segmento terrestre, dado que las mercancías seguirán bajo la custodia del porteador hasta que se efectúe la entrega de las mercancías al consignatario en el punto de destino. Por ejemplo, en un contrato de puerta a puerta desde Munich a Montreal vía Rotterdam, el lugar de entrega de las mercancías con arreglo al contrato principal de transporte no sería Rotterdam. Rotterdam sólo sería el lugar de entrega con arreglo al segmento de la ruta subcontratado por el porteador de puerta a puerta con un transportista por carretera ejecutante de ese segmento. El segmento por tierra, así subcontratado, se regiría por el CMR, pero el contrato principal de puerta a puerta no se regiría por dicho Convenio. Ahora bien, se ha de reconocer que se han aducido también importantes razones contra la tesis aquí argüida (ver más adelante, párrs. 115 y 116).

64. De prevalecer el argumento contrario, se habría de determinar si la regla enunciada en el artículo 4.2.1 del Proyecto de Instrumento bastaría para resolver el conflicto. Cabe prever que no sería así, por las siguientes razones:

a) respecto de toda pérdida, daño o demora que suceda parcialmente durante el tramo terrestre y parcialmente durante el tramo marítimo de una misma operación, aun cuando la carga de la prueba correría en todo caso por cuenta del demandante, el régimen del CMR prevalecería sobre el régimen del Proyecto de Instrumento;

b) respecto de toda pérdida, daño o demora que suceda a las mercancías que se transporten por mar en el interior de un vehículo terrestre, la solución prevista en el CMR sería conflictiva con la del Proyecto de Instrumento: con arreglo al párrafo 1 del artículo 2 del CMR, su régimen sería aplicable salvo que la pérdida, el daño o la demora haya sucedido durante el transporte de las mercancías por algún otro medio de transporte y no sean imputables a ningún acto u omisión del transportista por carretera, mientras que con arreglo al artículo 4.2.1 del Proyecto de Instrumento, su régimen sería aplicable; y

c) el CMR contiene disposiciones de rango imperativo aplicables a cuestiones ajenas a la responsabilidad del porteador, a la limitación de su responsabilidad o al plazo de que dispone para presentar sus demandas, que son las cuestiones a las que sería aplicable el artículo 4.2.1 del Proyecto de Instrumento (ver más adelante, párrs. 74, 80, 86, 96 y 101).

## 2. COTIF-CIM

65. Las Reglas Uniformes COTIF-CIM, en su versión de 1980 actualmente en vigor, son únicamente aplicables a los contratos de transporte concertados por una empresa ferroviaria mediante una carta de porte directo (artículo 1). Puesto que esa carta de porte no sería emitida en el marco de un contrato de transporte de puerta a puerta, el régimen de las Reglas Uniformes COTIF-CIM 1980 no sería al contrato de transporte de puerta a puerta previsto por el Proyecto de Instrumento, por lo que no es previsible que haya un conflicto entre uno y otro régimen.

66. La versión de 1999 de las COTIF-CIM dispone en cambio (artículo 6.2), al igual que el artículo 4 del CMR, que la ausencia, irregularidad o pérdida de la carta de porte no menoscaba la existencia o validez del contrato, que seguirá rigiéndose por las Reglas Uniformes COTIF-CIM. Será por ello necesario determinar si las Reglas Uniformes COTIF-CIM, en su versión de 1999, serían aplicables al contrato principal de puerta a puerta previsto por el Proyecto de Instrumento si uno de los tramos del transporte se efectúa por ferrocarril entre dos lugares situados en el territorio de dos Estados que sean partes en las COTIF-CIM. La regla aplicable de las COTIF-CIM 1999 sería su artículo 1.4, que dispone:

“Cuando una operación de transporte internacional que se rija por un único contrato de transporte suponga un tramo marítimo o un tramo transfronterizo por vía de navegación interior como complemento de su transporte ferroviario, las presentes Reglas Uniformes serán aplicables si el transporte de las mercancías por mar o por vía de navegación interior se efectuó por servicios que figuren en la lista prevista al respecto por el artículo 24.1 del Convenio.”

67. La primera condición será, por ello, que el segmento marítimo “complemente” el transporte ferroviario de las mercancías. Cabe pensar que esta condición se cumple cuando el contrato se concierta entre el consignador de las mercancías y la empresa ferroviaria, por lo que las Reglas Uniformes COTIF-CIM no serán aplicables cuando el porteador contractual no sea una empresa ferroviaria. Cabe prever únicamente un eventual conflicto entre el régimen del Proyecto de Instrumento y las COTIF-CIM si el “porteador” de puerta a puerta, conforme se define en el artículo 1.1 del Proyecto de Instrumento, es una empresa ferroviaria.

68. Incluso en dicho caso sumamente improbable, el transporte por mar deberá estar incluido en la lista de servicios prevista por el artículo 24.1 de las COTIF-CIM a fin de que pueda darse un supuesto de concurrencia conflictiva respecto del contrato principal de puerta a puerta entre el régimen del Instrumento y las Reglas COTIF-CIM.

## 3. CMNI

69. El transporte efectuado por diversos medios, y más concretamente por alguna vía de navegación interior y por barco está regulado en el CMNI únicamente en el

supuesto de que se efectúe la operación en el mismo buque, sin trasbordo. El párrafo 2 de su artículo 2 dispone que en dicho supuesto será aplicable el CMNI salvo que se haya emitido un “conocimiento de embarque marítimo” o que el recorrido por mar sea superior al recorrido por vía de navegación interior. Por ello, al ser probable que esas dos salvedades se den en una operación de puerta a puerta concertado con arreglo al Proyecto de Instrumento, el CMNI no será normalmente aplicable al contrato principal de transporte.

70. El supuesto de un contrato de transporte por mar y por vía de navegación interior con trasbordo de las mercancías desde el puerto marítimo a la embarcación de navegación interior o viceversa no ha sido expresamente regulado. Cabe pensar que ese contrato no está previsto en la definición de “contrato de transporte” del párrafo 1 del artículo 1 del CMNI en donde se habla de un contrato por el que un porteador se compromete a transportar mercancías por vías de navegación interior. De ser esta lectura correcta, el CMNI sería únicamente aplicable a la relación subcontractual entre el porteador de puerta a puerta y el porteador que ejecutó el tramo de la operación correspondiente a la vía de navegación interior.

#### **4. Convenios de Varsovia y de Montreal**

71. El “transporte combinado” del que se habla en el artículo 31.1 del Convenio de Varsovia y el artículo 38.1 del Convenio de Montreal corresponde al supuesto de una operación efectuada por dos medios de transporte diferentes en el marco de un único contrato. En lo que respecta al transporte aéreo, el único requisito será, no obstante, que sea conforme a las condiciones enunciadas en el artículo 1, es decir que el lugar de partida y el lugar de destino estén situados en los territorios de dos Altas Partes Contratantes (o Estados Parte, en el supuesto del Convenio de Montreal). De ser esos lugares el punto de partida y el punto de destino del segmento aéreo de la operación, el Convenio de Varsovia sería aplicable al segmento aéreo de un contrato de transporte de puerta a puerta concertado por un porteador marítimo (en el supuesto, claro está, de que dicho tramo aéreo se efectúe entre el territorio de dos Altas Partes Contratantes). Lo mismo cabe decir con arreglo al régimen del Convenio de Montreal de 1999.

#### **C. Posible concurrencia del régimen de más de un convenio sobre cuestiones no referentes a la responsabilidad, a la limitación de responsabilidad o al plazo para la presentación una demanda del porteador**

72. Con arreglo al artículo 4.2.1 del Proyecto de Instrumento, el sistema de interconexión se ha previsto únicamente para la responsabilidad, la limitación de la responsabilidad o el plazo para presentar una demanda del porteador. En toda otra esfera regulada por el Proyecto de Instrumento, su régimen será aplicable con independencia de lo dispuesto en todo otro convenio aplicable. A continuación se hace un examen no exhaustivo de lo dispuesto a este respecto en otros convenios de transporte. Este examen se ocupará de lo concerniente a: 1) las obligaciones y la responsabilidad del cargador o expedidor por todo daño imputable a las mercancías; 2) toda obligación del cargador de informar al respecto; 3) documentos de transporte; 4) flete o porte pagadero; 5) derecho de control; 6) entrega de las mercancías; y 7) transferencia de derechos. Dicho examen será importante en toda operación en la

que otro convenio de transporte sea aplicable a un contrato para el transporte de mercancías de puerta a puerta que se rija por el Proyecto de Instrumento.

#### **1. Obligaciones y responsabilidad del cargador por los daños causados por las mercancías**

73. El artículo 7.1 del Proyecto del Instrumento exige al cargador que entregue las mercancías listas para el viaje y en un estado que les permita soportar todo incidente normal del mismo. El artículo 7.6 dispone que el cargador ha de responder ante el porteador de toda pérdida, daño o lesión imputable a las mercancías y de todo incumplimiento de algunas de sus obligaciones con arreglo al artículo 7.1 salvo que el cargador demuestre que la pérdida o el daño sean imputables a hechos o circunstancias que un cargador diligente no hubiera podido prevenir y cuyos efectos no hubiera podido impedir.

74. El CMR enuncia dos reglas distintas, una respecto a todo defecto de envasado o embalado de las mercancías en general (artículo 10) y otro respecto de las mercancías de índole peligrosa de las que el cargador no hubiere informado y respecto de las que no hubiera indicado las precauciones que habían de adoptarse (artículo 22). El cargador será responsable de toda consecuencia imputable a la índole peligrosa de las mercancías o a todo defecto de las mismas que no haya notificado al porteador

75. El artículo 14 de las Reglas Uniformes COTIF-CIM dispone que el consignador será responsable ante el porteador de toda pérdida, daño o gasto imputable a la ausencia o defecto de embalado o envasado, salvo que dicha ausencia o defecto sea evidente y el porteador no haya formulado ninguna reserva al respecto.

76. El CMNI impone al igual que el CMR, dos obligaciones sobre el cargador. La primera se refiere a todo tipo de mercancías y dispone que, si la índole de las mercancías lo requiere, el cargador debe embalarlas o envasarlas debidamente y marcarlas (artículo 6.3). La segunda dispone que si la mercancía transportada es peligrosa o contaminadora, el cargador deberá informar al porteador del peligro o riesgo inherente a las mercancías y deberá indicar toda preocupación que deba adoptarse. El CMNI dispone a continuación en su artículo 8.1 que el cargador tendrá una responsabilidad estricta u objetiva por toda omisión de su deber de informar de la índole peligrosa de las mercancías. No se dice nada respecto del incumplimiento de la obligación general de embalar o envasar debidamente las mercancías y de marcarlas o etiquetarlas, pero cabe suponer que la responsabilidad por todo incumplimiento al respecto sea de índole similar.

77. Los convenios de Varsovia y de Montreal no contienen disposición alguna respecto de los daños imputables al embalado o envasado defectuoso de las mercancías o a la ausencia de marcas o etiquetas.

78. En resumidas cuentas, las obligaciones y la responsabilidad del cargador respecto del estado de las mercancías, conforme al régimen del Instrumento, difiere de lo dispuesto en otros convenios de transporte, y no parece que haya problemas de aplicación concurrente. Ahora bien, cabe que se concluya lo contrario si, por ejemplo, el análisis de la aplicación del CMR que se hizo en los párrafos 62 y 63 fuera incorrecto (ver párrs. 115 y 116 *infra*).

## 2. Obligación del cargador de informar sobre las mercancías

79. El artículo 7.3 del Proyecto de Instrumento exige al cargador que facilite al porteador la información, las instrucciones y los documentos que sean razonablemente necesarios para a) la manipulación y el transporte de las mercancías; b) el cumplimiento de toda norma o requisito reglamentario que sea aplicable a las mercancías; y c) un compendio de los datos del contrato y la emisión de todo documento de transporte requerido. El artículo 7.5 dispone que el cargador responderá de toda pérdida o daño imputable a algún incumplimiento suyo de las mencionadas obligaciones.

80. Con arreglo al artículo 7.1 del CMR, el expedidor será responsable de todo gasto, pérdida o daño ocasionado al porteador por todo dato inexacto que le haya sido dado en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 6. A tenor del artículo 11, el expedidor deberá adjuntar a la carta de porte todo documento requerido por los servicios de aduana o de otra índole, y responderá ante el porteador toda pérdida o daño imputable a su eventual incumplimiento de esta obligación.

81. Las Reglas Uniformes COTIF-CIM son similares a este respecto a las del CMR. El artículo 8.1 dispone que el consignador será responsable de todo gasto o pérdida o daño ocasionado al porteador por toda falta o inexactitud en los datos consignados en la carta de porte o por toda omisión de algún dato prescrito por el reglamento aplicable al transporte ferroviario internacional de mercancías.

82. El artículo 6.2 del CMNI obliga al cargador a facilitar al porteador todo dato concerniente a las mercancías y las instrucciones en materia de aduanas o de toda otra reglamentación aplicable a la mercancía transportada, así como todo dato concerniente a la índole eventualmente peligrosa de las mercancías. El artículo 8 dispone que el cargador será estricta u objetivamente responsable de todo daño o gasto ocasionado al porteador que sea imputable a algún incumplimiento por el cargador de sus obligaciones.

83. El artículo 10 (1), del Convenio de Varsovia y del Convenio de Montreal, dispone que el expedidor será responsable de la exactitud de todo dato o declaración sobre la mercancía que se haya consignado sobre la carta de porte aéreo pero, al igual que el CMR, no impone la obligación expresa de facilitar ciertos datos o declaraciones. El artículo 10 (2) dispone que el expedidor deberá indemnizar al porteador de todo daño que le sea ocasionado a él o alguna otra persona ante la que haya de responder el porteador por toda irregularidad, inexactitud u omisión en la información facilitada.

84. Pese a que las diferencias entre el régimen del Proyecto de Instrumento y el de otros convenios de transporte que no sean particularmente notables, debe observarse que sus regímenes no son idénticos. El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar si es o no conveniente que haya una uniformidad absoluta en lo relativo a las obligaciones del cargador o expedidor. Cabría que el Grupo de Trabajo considere, a este respecto una solución similar a la prevista en el artículo 4.2.1 respecto de la responsabilidad, la limitación de la responsabilidad y el plazo para la presentación de toda acción judicial.

### 3. Títulos de transporte

85. Si bien los títulos de transporte y documentos electrónicos regulados por el Proyecto de Instrumento abarcan el transporte de puerta a puerta en su totalidad, los títulos de transporte regulados en los diversos convenios de transporte unimodal, que se están examinando aquí, suelen regular únicamente, por regla general, el segmento de ruta efectuado por dicha modalidad de transporte. De ello se desprende que no parece que pueda haber conflictos, ya que cada convenio de transporte unimodal seguirá rigiendo el título o documento emitido por el subtransportista que haya subcontratado algún tramo no marítimo de la operación de transporte.

86. Con arreglo al CMR, no se daría problema alguno si, conforme a lo anteriormente dicho (ver párrs. 62 y 63 *supra*), el CMR será aplicable únicamente al tramo subcontratado con el transportista por carretera. Pero aun cuando no sea así, y se sostenga que el CMR es aplicable al contrato principal de transporte de puerta a puerta, seguirá sin surgir ningún problema de documentos o títulos conflictivos. Ciertamente es que, si el expedidor o cargador solicita una carta de porte a tenor de lo previsto en el artículo 4 del CMR, cabría prever un conflicto con el contrato principal de puerta a puerta, y si se emite una carta de porte en el marco de un contrato global de puerta a puerta, ese título podría frustrar la finalidad del contrato principal. Ahora bien, no es probable que un cargador solicite dicho documento en el marco de un contrato de puerta a puerta que previera un tramo marítimo. La carta de porte se emitiría únicamente respecto del tramo por carretera que preceda o siga al tramo marítimo. Al final de un tramo por carretera que preceda al tramo marítimo el expedidor o cargador ni está facultado para hacerse cargo de las mercancías, ni deseará hacerlo, por lo que no existe motivo alguno para que solicite una carta de porte para dicho tramo por carretera. Al comienzo de un tramo por carretera *subsiguiente* al tramo marítimo el cargador no estará facultado para obtener la emisión de una carta de porte, por no estar en ese momento en posesión de sus mercancías lo que le sería exigido para obtener dicha carta. Claro está que el régimen del CMR, así como lo estipulado en toda carta de porte emitida, sería plenamente aplicable respecto del subcontrato concertado entre el porteador de puerta a puerta y el transportista por carretera. Ahora bien, se ha sugerido también que si el presente análisis es a grandes rasgos correcto, cabe prever el supuesto de un contrato de puerta a puerta de Munich a Montreal vía Rotterdam en el que intervenga un transportista por carretera que decida emitir una carta de porte para el tramo terrestre.

87. Con arreglo a las Reglas Uniformes COTIF-CIM, la situación sería similar a la prevista en el marco del CMR. El porteador de puerta a puerta emitiría normalmente un documento de transporte para el recorrido total de puerta a puerta, y no una carta de porte para el tramo ferroviario, conforme a lo prescrito por el artículo 6 de las COTIF-CIM. De nuevo, cabe alegar razones de índole práctica. Si el tramo ferroviario precede al tramo marítimo, el porteador de puerta a puerta no se compromete a entregar las mercancías al consignador al final del tramo ferroviario sino que se compromete a llevarlas hasta su lugar de destino final. Si el tramo ferroviario sigue al tramo marítimo, el transportista ferroviario no recibirá las mercancías de manos del consignador o expedidor, al inicio de dicho tramo ferroviario. Por ello, no existe ninguna razón jurídica o práctica para que el porteador de puerta a puerta emita una carta de porte aparte, para el tramo ferroviario de la operación. De nuevo aquí, es probable que se emita en su lugar una

carta de porte para el tramo ferroviario subcontratado entre el porteador de puerta a puerta y la empresa ferroviaria.

88. A tenor del CMNI, se ha de hacer una distinción entre 1) el transporte de mercancías por un buque marítimo con trasbordo subsiguiente a otra embarcación que se encarga del transporte por vía de navegación interior y 2) el transporte de mercancías por mar y por alguna vía de navegación interior sin trasbordo de las mercancías. De haber trasbordo, el CMNI dispone que su régimen en materia de títulos de transporte será aplicable al subcontrato concertado entre el porteador de puerta a puerta y el porteador que se encargue del tramo efectuado por vía de navegación interior, mientras que el régimen del Instrumento será aplicable al título de transporte o al documento electrónico emitido por el porteador de puerta a puerta para el recorrido total. De no haber trasbordo alguno, sólo será aplicable el régimen del Instrumento. Cabe pensar que la referencia en el artículo 2 1) a) del CMNI al “conocimiento de embarque marítimo” debe ser interpretada como referida a todo título o documento de transporte emitido en relación con el transporte por mar de las mercancías.

89. Por las razones indicadas respecto al CMR, y por no ser imperativas las disposiciones por las que se regula, en los Convenios de Varsovia y de Montreal, la emisión de un título de transporte, al concertar un contrato de puerta a puerta, el cargador renuncia implícitamente a todo derecho a obtener un título aparte para un tramo particular de la operación de transporte<sup>16</sup>.

#### **4. Flete**

90. Ni el CMR ni los Convenios de Varsovia y Montreal contienen disposición alguna relativa al flete o porte pagadero.

91. Las Reglas Uniformes COTIF-CIM disponen, en su artículo 10.1, que de no haberse convenido otra cosa, el precio global (precio del transporte, gastos imprevistos, derechos de aduana y otro gasto accesorio) deberá ser pagado por el expedidor o consignador. El artículo 10.2 dispone que si los gastos son pagaderos por el consignatario y el consignatario no toma posesión de la carta de porte ni ejercita su derecho a la entrega de las mercancías, el expedidor queda obligado a abonar el flete o porte de las mercancías. No parece que el régimen del Instrumento sea conflictivo a este respecto con las Reglas COTIF-CIM.

92. El artículo 6.1 del CMNI dispone que el cargador estará obligado a abonar toda suma debida en virtud del contrato. No existe, por ello, posibilidad alguna de conflicto al respecto.

#### **5. Derecho de control**

93. El capítulo 11 del Proyecto de Instrumento se ocupa con cierto detalle del control de las mercancías. En él se define “el derecho de control” como todo derecho reconocido en el contrato de transporte de dar instrucciones al porteador

---

<sup>16</sup> El artículo 4 de uno y otro convenio, tras indicar en el párrafo 1 que se emitirá una carta de porte aéreo, dispone en el párrafo 2 que cabe sustituir dicha carta de porte por todo otro medio que deje constancia de la operación de transporte efectuada, pero el Convenio de Varsovia supedita esta regla al consentimiento del expedidor.

respecto de las mercancías durante el período de su responsabilidad. En el artículo 11.1 se indican ciertas instrucciones que podrán darse al respecto. En el artículo 11.2 se enuncian las reglas para la identificación de la parte controladora y para la transferencia a otra persona del derecho de control sobre las mercancías según que se haya emitido un título de transporte negociable o un documento electrónico igualmente negociable. Sigue el artículo 11.3 donde se regula la obligación del porteador de dar curso a las instrucciones de la parte controladora y se indican sus límites. El artículo 11.4 se ocupa de la entrega de las mercancías en el lugar indicado por la parte controladora y del efecto de dicha entrega, y el artículo 11.5 se ocupa del derecho del porteador a obtener ciertas instrucciones de la parte controladora. Por último, el artículo 11.6 indica cuáles de las disposiciones anteriormente descritas pueden estar supeditadas a la autonomía contractual de las partes, de lo que cabe igualmente deducir cuáles de ellas son de rango imperativo.

94. Dado que ciertos convenios de transporte unimodal regulan el derecho del cargador o de la parte controladora para dar instrucciones al porteador, deberá examinarse si cabe prever conflictos entre el Proyecto de Instrumento y el régimen de alguno de esos convenios.

95. A fin de que la persona facultada para ejercitar el derecho de control pueda invocar el régimen de alguno de los convenios de transporte unimodal, en vez del régimen del Proyecto de Instrumento, sería necesario que dicha persona demuestre que en ese momento se dan las condiciones requeridas para la aplicación de alguno de esos otros convenios. Para ello sería preciso poder probar que las mercancías se encuentran en ese momento bajo la custodia del transportista por carretera o por ferrocarril o de un porteador aéreo o de transporte por alguna vía de navegación interior.

96. El ejercicio del derecho de control en el marco del CMR, denominado “derecho de disposición” está supeditado, a tenor del artículo 12 5) a) a la presentación por el expedidor o el consignatario del primer ejemplar de la carta de porte. Como se dijo anteriormente en el párrafo 86, respecto del transporte de puerta a puerta, no es probable que ni el expedidor ni el consignatario estén en posesión de la carta de porte. Por ello, no es probable que el régimen del CMR sea aplicable a la operación principal de transporte de puerta a puerta, por lo que se aplicaría únicamente al subcontrato negociado entre el porteador de puerta a puerta y el transportista por carretera.

97. A tenor de las Reglas COTIF-CIM, el ejercicio del “derecho de disposición” está supeditado, en virtud del artículo 19.1, a la presentación del duplicado de la carta de porte. Cabe, por ello, repetir aquí lo dicho respecto del CMR.

98. El artículo 14 del CMNI otorga al cargador un derecho de disposición sobre las mercancías, que se extinguirá cuando, a raíz de la llegada de las mercancías al punto de destino, el consignatario solicite su entrega. Con arreglo al artículo 15, el ejercicio del derecho a disponer de las mercancías está supeditado a que el cargador o el consignatario a) presente todo original del conocimiento de embarque, de haberse emitido alguno, o de todo otro documento de transporte que pueda haberse emitido; b) el reembolso al porteador de todos los gastos o daños que le sean ocasionados; y c) el pago del flete pactado de ser descargadas las mercancías con anterioridad a su llegada al lugar estipulado para la entrega. De nuevo, por las razones que ya se indicaron en la sección relativa a los documentos de transporte,

(ver párr. 88), no cabe prever conflicto alguno entre el régimen del CMNI y el del Instrumento si el porteador por una vía de navegación interior es un subcontratista.

99. El artículo 121) de los Convenios de Varsovia y de Montreal otorga al cargador un derecho de disposición muy amplio sobre la carga, supeditado a su obligación de reembolsar todo gasto que ocasione al porteador. Si el porteador aéreo es, no obstante, un contratista, entonces el porteador de puerta a puerta será el “consignador” de la carga o cargador con arreglo a los convenios de Varsovia y de Montreal. Dado que el cargador o expedidor inicial de las mercancías no será el “consignador”, en el marco de dichos convenios, no cabe prever que surja conflicto alguno entre el Proyecto de Instrumento y el contrato principal de transporte de puerta a puerta, y el régimen de Varsovia, o el de Montreal, será aplicable al tramo aéreo subcontratado entre el porteador de puerta a puerta y el porteador aéreo.

## **6. Entrega de las mercancías**

100. El Proyecto de Instrumento contiene disposiciones expresas sobre la entrega. El artículo 10.1 dispone que si tras la llegada de las mercancías al punto de destino, el consignatario ejercita alguno de sus derechos en virtud del contrato de transporte, quedará por ello mismo obligado a aceptar la entrega. Si deja las mercancías bajo la custodia del porteador, el porteador actuará a título de agente del consignatario. El artículo 10.2 dispone que, a instancia del porteador o de la parte ejecutante que efectúe la entrega de las mercancías, el consignatario deberá confirmar dicha entrega conforme sea habitual en el lugar de destino. El artículo 10.3.1 regula la entrega si no se ha emitido ningún título de transporte o documento electrónico negociable y dispone que la parte controladora deberá notificar al porteador el nombre del consignatario con anterioridad a la llegada de las mercancías al lugar de destino, a su llegada, y que el porteador deberá hacer entrega de las mercancías al serle presentados por el consignatario los datos de identificación personal que sean del caso. El artículo 10.3.2 a) regula la entrega en supuestos en los que se haya emitido un documento de transporte o un documento electrónico negociable. Dicho artículo dispone que la entrega de las mercancías se efectuará contra la entrega de un original del título de transporte o, si se ha emitido un documento electrónico negociable, se habrá de probar que el tenedor de dicho documento es su tenedor legítimo o titular efectivo del mismo. El artículo 10.3.2 b) a e) regula el supuesto de que el tenedor del título o documento no se presente a reclamar la entrega de las mercancías y a las consecuencias de que el porteador de las mercancías efectúe su entrega con arreglo a las instrucciones de la parte controladora o del cargador, así como el supuesto de que el porteador haga entrega de las mercancías sin que le sea entregado un título de transporte negociable o sin que el tenedor de un documento electrónico negociable demuestre que es el titular efectivo del mismo. El artículo 10.4.1 enuncia los derechos del porteador en el supuesto de que, a su llegada al punto de destino, las mercancías no sean retiradas por el consignatario o de que no se autorice al porteador para hacer la entrega de las mercancías al consignatario. Por último, en los artículos 10.4.2 y 10.4.3 se enuncian ciertas reglas complementarias.

101. De conformidad con el artículo 13 1) del CMR, el consignatario tendrá derecho a obtener la entrega de las mercancías contra la entrega del primer ejemplar de la carta de porte. Por las razones que se dieron anteriormente respecto del derecho de disposición (ver párr. 96 *supra*), esta disposición no será aplicable al

transporte de puerta a puerta. Cabe prever, no obstante, dos supuestos en los que se efectúe la entrega sin haberse presentado el primer ejemplar de la carta de porte. El artículo 15 1) dispone que cuando alguna circunstancia impida la entrega de las mercancías tras su llegada al punto de destino, el transportista deberá solicitar instrucciones del expedidor. Esta regla parece suponer que el expedidor podrá dar instrucciones sin estar en posesión del primer ejemplar de la carta de porte. Dispone además que si el consignatario no acepta la entrega, el expedidor podrá disponer de ellas sin estar obligado a presentar el primer ejemplar de la carta de porte. Ahora bien, el régimen del CMR no entraría en conflicto con el del Proyecto de Instrumento respecto del contrato de puerta a puerta por razón de que el expedidor del tramo por carretera, ya sea dicho tramo previo o subsiguiente al tramo marítimo, es el porteador de puerta a puerta que subcontrata el tramo por carretera, y no el consignatario. Por ello, el Proyecto de Instrumento sería aplicable a la operación de puerta a puerta y el CMR sería aplicable al tramo por carretera subcontratado. Ahora bien, cabe igualmente aquí que se concluya lo contrario, si el análisis del CMR que se hizo en los párrafos 62 y 63 resultara ser incorrecto (ver párrs. 115 y 116 *infra*).

102. A tenor del artículo 17 de las COTIF-CIM, se diría que el consignatario designado en la carta de porte estará facultado para obtener la entrega, sin tener que presentar el duplicado de la carta de porte. No parece que ello pueda dar lugar a ningún conflicto con el Proyecto de Instrumento, ya que en el tramo ferroviario que preceda al tramo marítimo, el expedidor será el porteador de puerta a puerta o su agente y el consignatario designado en la carta de porte será el propio porteador de puerta a puerta o su agente en el lugar donde acabe el tramo ferroviario. Por ello, las Reglas Uniformes COTIF-CIM serán aplicables al tramo ferroviario subcontratado mientras que el Proyecto de Instrumento será aplicable al contrato principal de puerta a puerta.

103. El artículo 13 2) del CMNI dispone que, si se ha emitido un conocimiento de embarque, las mercancías deberán entregarse contra un original de dicho conocimiento, por ello, siempre que el porteador por una vía de navegación interior sea un subcontratista, el conocimiento que emita estará en posesión del porteador de puerta a puerta, que habrá actuado como expedidor del subcontratista. La situación sería similar si se emite un documento de transporte no negociable, ya que con arreglo al artículo 11 5) b) dicho documento deberá designar al consignatario, que será el porteador de puerta a puerta o su agente. No cabe por ello prever ningún conflicto entre el régimen del CMNI y el Proyecto de Instrumento, y el Proyecto de Instrumento será aplicable al contrato principal de puerta a puerta.

104. Aun cuando no se diga expresamente en el artículo 13 de los Convenios de Varsovia y de Montreal, el derecho del consignatario a obtener la entrega de la carga está supeditado a la presentación de la carta de parte o conocimiento de embarque aéreo. El artículo 6 del Convenio de Varsovia y el artículo 7 del Convenio de Montreal dan a entender implícitamente lo mismo al disponer que una de las tres partes originales de la carta de porte aéreo deberá llevar inscrito “para el consignatario”. Los convenios de Varsovia y de Montreal no serán aplicables a ningún expedidor o cargador que no sea parte en el contrato de transporte aéreo. Una vez más, sólo serán aplicables al transporte de puerta a puerta las reglas del Proyecto de Instrumento concernientes a la entrega de las mercancías.

## **7. Transferencia de derechos**

105. No parece posible un conflicto entre el capítulo 12 del Proyecto de Instrumento y el régimen correspondiente de otros convenios de transporte. Las reglas enunciadas en el proyecto de instrumento para el supuesto de que se emita un título de transporte o un documento electrónico negociable se refieren a un contrato y a unas partes contractuales que no son las mismas que las contempladas en el régimen de otros convenios de transporte unimodal. El Proyecto de Instrumento no contiene regla alguna para el supuesto de que no se emita un documento electrónico o un título de transporte negociable. El artículo 12.3 prevé, para dicho supuesto, que la transferencia de derechos se efectuará de conformidad con el derecho interno aplicable al contrato de transporte, que podrá ser evidentemente el régimen de todo convenio internacional que goce de fuerza de ley en dicho país.

### **D. Posible concurrencia de dos o más convenios respecto de toda acción judicial invocable por el porteador de puerta a puerta frente a una parte ejecutante**

106. Cabría prever un conflicto a este respecto únicamente si el contrato de transporte entre el porteador de puerta a puerta y la parte ejecutante por un medio de transporte no marítimo se rigiera por el Proyecto de Instrumento. Cabe pensar, no obstante, que este supuesto no se dará, por limitarse los artículos 6.3.1 y 6.3.3 a regular la responsabilidad de la parte ejecutante frente al cargador y al consignatario, únicamente.

107. En todo caso, no sería aconsejable someter el contrato entre el porteador de puerta a puerta y la parte ejecutante al régimen del Proyecto de Instrumento. Ello daría lugar a un conflicto de convenios, por ser aplicable a cada tramo subcontratado de la operación principal su respectivo convenio de transporte unimodal. Además, la parte ejecutante podría estar obrando en total ignorancia de que se estaba comprometiendo a prestar servicios de transporte en el ámbito de un contrato de puerta a puerta, que se regía por un régimen uniforme especial.

### **E. Concurrencia posible entre convenios respecto de toda reclamación dirigida por el cargador o el consignatario contra un porteador ejecutante**

108. No existe ninguna relación contractual entre el cargador o el consignatario del contrato de transporte principal y la parte ejecutante de algún tramo subcontratado. Por ello, no existe fundamento alguno para que el cargador o el consignatario interpongan una acción contra una parte ejecutante con arreglo al convenio de transporte unimodal que le sea aplicable, salvo que dicho convenio así lo disponga, o salvo que sea posible interponer una acción por responsabilidad extracontractual o cuasi delictiva.

109. Tal vez ese sea el caso tratándose de las Reglas Uniformes COTIF-CIM 1980 (artículo 51) y COTIF-CIM 1999 (artículo 41), pero no si se trata del CMR o del CMNI, que, al igual que las Reglas de La Haya-Visby (artículo 4 bis) y las Reglas de Hamburgo (artículo 7), han previsto que su régimen será únicamente aplicable a

los empleados o agentes del porteador, pero no a contratistas independientes (CMR artículo 28; CMNI artículos 17.3 y 22).

110. Respecto de los Convenios de Varsovia y de Montreal, cabe pensar que tanto el artículo 24.2 como el artículo 29, conforme a los cuales se ha de entablar toda acción fundada en la responsabilidad contractual, en la responsabilidad extracontractual o en otra causa, son únicamente aplicables a las acciones contra el porteador. Este parecer se ve confirmado por la circunstancia de que las acciones dirigidas contra los empleados o agentes del porteador estén reguladas por el artículo 25 y el artículo 30, respectivamente, de esos convenios.

### **III. Ventajas y desventajas del régimen general de puerta a puerta y del sistema de interconexión previstos por el Proyecto de Instrumento**

111. La ventaja global de todo régimen de puerta a puerta dimana, claro está, de que ofrece al expedidor de mercancías por rutas internacionales la posibilidad de negociar el desplazamiento continuo y sin ruptura de ruta de las mercancías a un costo previsible y por cualquier medio de transporte. Pese a la difusión por todo el mundo del transporte multimodal, los expedidores prefieren negociar con una sola contraparte en el marco de un único contrato, en vez de tener que negociar una serie de contratos con diversos porteadores o transportistas. Se ha observado anteriormente que el tráfico de contenedores, que viaja en gran medida en el marco de operaciones de puerta a puerta, supone una proporción impresionante tanto del valor como del volumen del comercio marítimo, y que en ausencia de un régimen unificado de los contratos de puerta a puerta, este sector industrial ha colmado el vacío con reglas y prácticas comerciales propias. Ahora bien, un régimen unificado y predecible reduciría enormemente la incertidumbre y los gastos de litigación sobre cuáles son las cláusulas contractuales o el régimen convencional internacional aplicable a cada supuesto.

112. Aparte de las ventajas generales anteriormente indicadas de todo régimen de puerta a puerta, se ha sugerido que los convenios de transporte unimodal dejan ciertas brechas abiertas en el régimen de puerta a puerta que podrían ser colmadas por el Proyecto de Instrumento. Por ejemplo, el CMR no sería aplicable si el transportista por carretera no se hace cargo, por algún motivo, de las mercancías y dicho convenio no define la noción de “hacerse cargo”. El Proyecto de Instrumento colmaría ésta y otras brechas. El CMR tampoco regula la eventualidad de una prórroga del plazo para acudir ante los tribunales, salvo en la medida en que su artículo 32.3 declara la *lex fori* aplicable a dicha cuestión. El Proyecto de Instrumento ha previsto dicha prórroga (artículo 14.3). Ahora bien se ha sugerido que la remisión efectuada por el CMR pudiera ser de rango imperativo, por lo que cabría prever cierto conflicto respecto a la ley aplicable a este aspecto del contrato de transporte.

113. Se ha sugerido, al igual, que el derecho a entablar juicios no cae, al parecer bajo el ámbito de aplicación del artículo 4.2.1 del Proyecto de Instrumento, pese a que ese derecho está reconocido tanto por el Proyecto de Instrumento como por el CMR. Si bien cabe prever que el régimen del Proyecto de Instrumento

prevalecerá en todo conflicto al respecto, ello no está todo lo claro que sería de desear.

114. Se ha sugerido que una de las desventajas del sistema de interconexión enunciado en el artículo 4.2.1 del Proyecto de Instrumento es que sigue siendo necesario determinar el momento del siniestro, y por tanto, el medio de transporte, donde se produjo la pérdida o el daño, y si algún régimen eventualmente aplicable regula dicha cuestión en una norma de rango imperativo. Ahora bien, cabe observar que una de las ventajas de que un único régimen sea aplicable al recorrido de puerta a puerta es que permitiría acomodar el supuesto de que el daño haya sido progresivo a lo largo de la ruta, por lo que no sería preciso determinar la causa del daño ocurrido una vez que se haya determinado que dicho daño fue causado durante el período en el que las mercancías estaban bajo custodia. Cabe, no obtener, prever que esta claridad se ve atenuada en el supuesto de que se combine más de un medio de transporte como sucedería, por ejemplo, si un remolque que está siendo remolcado a la bodega de un buque remolcador resulta dañado al ser golpeado contra un mamparo del buque.

115. Se ha criticado también la incertidumbre de algunos límites del ámbito del régimen del Instrumento respecto del ámbito de otros convenios unimodales. Como se observó anteriormente, se ha argüido que puesto que el CMR cubre únicamente el recorrido por carretera de las mercancías y no el marítimo, el CMR no sería aplicable al contrato global de puerta a puerta previsto en el Proyecto de Instrumento, ni siquiera durante el recorrido terrestre. Ahora bien, pese a lo anteriormente dicho en los párrafos 62 y 63, se ha sugerido en términos convincentes que la aplicabilidad del CMR a determinado contrato de transporte no se verá afectada por la circunstancia de que el tramo terrestre sea anterior o subsiguiente a un tramo marítimo. Se ha sugerido similarmente que la importancia o longitud del tramo terrestre respecto de otros tramos del recorrido total no afecta en nada a la aplicabilidad del CMR a un contrato de transporte. Se ha sugerido incluso que el ámbito de aplicación del CMR no está circunscrito al contrato de transporte de mercancías *exclusivamente* por carretera, ni siquiera al de recorrido *predominantemente* por carretera, ya que el artículo 1.1 del CMR declara su régimen aplicable a todo “contrato *para* el transporte de mercancías por carretera (énfasis añadido)”, y no meramente a todo contrato de transporte de mercancías por carretera.

116. Se ha sugerido además que tampoco es plenamente seguro el argumento de que no puede haber conflicto entre el régimen del Instrumento y el del CMR, por razón de cuáles son las partes que intervienen en la operación en el lugar donde el transportista o el porteador recibe o hace su entrega de las mercancías. Se ha sostenido que dicha lectura del término “hacerse cargo”, o “tomar a cargo”, empleado en dicho convenio, es demasiado literal, ya que en el marco del CMR un transportista puede ser responsable aun cuando no se haya hecho cargo físicamente de las mercancías. Más aún, se ha sugerido que el artículo 1.1 del CMR es una regla de conflictos unilateral, y que la función asignada al término “hacerse cargo” es la de ubicar el comienzo de la ejecución del contrato que ha de comenzar en un país y acabar en otro.

117. Otro posible problema del sistema de interconexión de convenios es que el límite de la responsabilidad del porteador será distinto según cuál sea el régimen aplicable. Esos límites varían notablemente del transporte marítimo al no marítimo:

el límite del CMR es de 8,33 DEG por kilogramo, el límite de las Reglas Uniformes COTIF-CIM, al igual que el de los Convenios de Varsovia y de Montreal, es de 17 DEG por kilogramo, mientras que el límite de las Reglas de La Haya-Visby es de tan solo 2 DEG por kilogramo o de 666,67 DEG por bulto, y el límite de Hamburgo es de 2,5 DEG por kilogramo o de 835 DEG por bulto. Si bien no se ha fijado aún el límite que será aplicable por el Proyecto de Instrumento y pese a que es probable que se eleve el límite aplicable en el comercio marítimo, no está claro cuánto se desea elevar dicho límite por encima del límite tradicional de 2 DEG<sup>17</sup>. Otro aspecto que tal vez el Grupo de Trabajo desee considerar a este respecto es la necesidad de elevar dichos niveles mínimos del límite de la responsabilidad para que el nuevo régimen pueda ser incorporado al marco legal de los recorridos unimodales subcontratados, si así se desea. Un posible obstáculo sería, no obstante, que el artículo 41 del CMR declara que el límite de la responsabilidad del transportista por carretera no podrá ser ni elevado ni reducido. En última instancia cabe argüir, no obstante, que sería impropio que un régimen multimodal impusiera límites uniformes para los diversos segmentos de la ruta, debiendo dejar algunos segmentos al arbitrio del derecho interno o de la política regional aplicable a cada recorrido.

118. Otra cuestión suscitada respecto del régimen de puerta a puerta en general, es la necesidad de que dicho régimen funcione en armonía con el régimen aplicable a otros contratos internacionales, como el contrato de compraventa. Pese a que se estima positivo limitar la índole imperativa del régimen del Instrumento a lo que sea aplicable de dicho régimen al recorrido de punto de amarre a punto de amarre, ya que ello corresponde al punto de transferencia del riesgo en un contrato FOB, se expresó cautela respecto de que se extendiera la índole imperativa de dichas reglas al recorrido de puerta a puerta. Se sugirió que toda extensión imperativa del nuevo régimen al recorrido de puerta a puerta deberá ir complementada por ciertos cambios en el régimen del contrato de compraventa.

#### **IV. Diferencias entre los enfoques marítimo y no marítimo del transporte de mercancías**

119. Una crítica general que se ha hecho del enfoque de puerta a puerta ha sido que podría considerarse que supone la aplicación de un régimen marítimo a otras modalidades de transporte.

120. Una diferencia importante entre los enfoques marítimo y no marítimo del transporte de mercancías es la relativa a ciertos aspectos de la prueba y a las presunciones en materia de responsabilidad. Los “riesgos especiales” son elementos desencadenantes que hacen presumir la culpa del consignador y son una característica distintiva e importante del CMR y el COTIF-CIM. Sin embargo, cabe estimar que el Proyecto de Instrumento establece un régimen que presume la negligencia del porteador.

---

<sup>17</sup> Ahora bien, debe señalarse que el límite de la responsabilidad por bultos de elevado valor y bajo peso puede resultar más elevado cuando se calcula por bulto y no por kilogramo. Por ejemplo, si se empaqueta cada ordenador o computadora portátil en un solo bulto introducido en un contenedor, el límite de la responsabilidad de 8,33 DEG por kilogramo resultaría ciertamente más bajo que si se calcula con arreglo a la tasa de 666,67 DEG por bulto.

121. Además, algunos aspectos del Proyecto de Instrumento no pretenden abarcar, evidentemente, el transporte auxiliar de mercancías por otras modalidades. Por ejemplo, la excepción de peligros del mar que puede alegar el porteador de conformidad con el artículo 6.1.3 xi) resulta claramente inadecuada en el contexto de otros medios de transporte. Tampoco la del porteador marítimo en caso de incendio del artículo 6.1.2 b) del Proyecto de Instrumento se puede trasladar fácilmente a las modalidades no marítimas.

122. De igual modo, la responsabilidad del porteador por el estado del vehículo utilizado varía enormemente según el modo de transporte. El Proyecto de Instrumento exige la debida diligencia a fin de velar por la navegabilidad del buque (artículo 5.4), y el porteador queda exonerado por los defectos ocultos del buque que escapen a una diligencia razonable (artículo 6.1.3 viii)), pero la obligación subyacente es apenas algo más severa que la de un cuidado razonable. En cambio, la obligación del CMR con respecto al vehículo es de una diligencia máxima, mientras que el Convenio de Montreal somete al transportista aéreo a una obligación estricta con menos excepciones que las del porteador marítimo (artículos 18.1 y 18.2).

123. Pueden suscitarse otras cuestiones de carácter más general en relación con diferencias en la “cultura de redacción” de los regímenes no marítimos. Por ejemplo, el Proyecto de Instrumento es bastante detallado, siguiendo más la tendencia de las Reglas de la Haya, y las Reglas de La Haya-Visby que la de las menos específicas y más recientes Reglas de Hamburgo. La tendencia en los regímenes no marítimos parece ser hacia un menor detalle, por ejemplo, en el caso del Convenio de Montreal y del nuevo COTIF-CIM. Además, el Proyecto de Instrumento contiene actualmente la conocida y muy debatida obligación de diligencia debida de las Reglas de La Haya al velar por la navegabilidad (artículo 5.4 a)), así como sus excepciones (artículo 6.1.3), aunque en el Proyecto de Instrumento aparezcan como presunciones de ausencia de culpa y no como exoneraciones. Ello está en contradicción con los esfuerzos de armonización realizados en los convenios de transporte de mercancías desde 1950, que en su mayoría han tratado de evitar palabras o expresiones de derecho nacional, a fin de evitar que los tribunales nacionales se inclinaran a interpretarlas de una forma conocida y nacional, frustrando así los esfuerzos de armonización.

124. El examen que antecede parecería indicar que una desventaja general del enfoque de puerta a puerta, incluido el sistema de red establecido en el Proyecto de Instrumento, es que podría suponer la aplicación de un instrumento marítimo, en determinadas circunstancias, a otras modalidades de transporte. Sin embargo, el examen de las críticas puede indicar al Grupo de Trabajo que la mayoría de esos problemas, si no todos, pueden atenuarse mediante una redacción cuidadosa.

## V. Soluciones propuestas

125. En los párrafos que siguen se describe una diversidad de opciones para su examen por el Grupo de Trabajo. Algunas de las soluciones propuestas son sugerencias más generales sobre el enfoque que podría adoptar el Grupo de Trabajo, mientras que otras presentan soluciones de redacción muy concretas. Aunque a continuación se examinan bajo epígrafes distintos, las diversas opciones descritas no pretenden ser mutuamente excluyentes, ni se sugiere que sean forzosamente incompatibles. Tal vez desee el Grupo de Trabajo examinar esas opciones por separado, o bien combinándolas.

## A. ¿Convenio o reglas modelo?

126. Sería posible introducir un nuevo régimen marítimo internacional por medio de un convenio, una actualización o un conjunto de reglas contractuales modelo. La mejor forma de garantizar la aplicación de un sistema unificado sería mediante un convenio internacional. Sin embargo, este enfoque ha tenido un éxito limitado en los últimos años, como atestiguan los resultados logrados por el Convenio Multimodal y las Reglas de Hamburgo.

127. Además, se ha sugerido que, cuanto más detallado sea el proyecto y mayor el número de Estados que traten de llegar a un acuerdo, tanto menor será la probabilidad de concluir con éxito la negociación de un convenio internacional. Además, los convenios pueden considerarse menos flexibles, y difíciles de modificar y adaptar a unas circunstancias nuevas y cambiantes. Algunos dirían que llegar a un acuerdo sobre un instrumento internacional podría ser más fácil a nivel regional que a nivel universal. Aunque así fuera, la elaboración regional de regímenes en esta materia sólo servirá para contribuir a la incertidumbre actual y, con toda seguridad, no podrá alcanzar el objetivo de un sistema unificado y previsible para el transporte marítimo de mercancías en todo el mundo.

128. Las Reglas UNCTAD/ICC entraron en vigor en enero de 1992, y se dice que se están difundiendo cada vez más. Esas Reglas combinan el sistema uniforme con el sistema de red. Sus disposiciones sobre responsabilidad son uniformes y de hecho bastante similares a las de las Reglas de la Haya-Visby. Con respecto a la limitación de la responsabilidad, las Reglas UNCTAD/ICC prevén un sistema de red: se aplican los límites del convenio obligatoriamente aplicable por otro concepto o del derecho nacional. Sería posible aprobar un nuevo convenio que abarcara el transporte de mercancías de puerto a puerto, acompañado de unas reglas contractuales modelo que regularan cualesquiera modalidades de transporte, auxiliar del transporte marítimo. Evidentemente, la aprobación de unas reglas modelo y no de un convenio sería más rápida que la aprobación y entrada en vigor de un convenio. Es de suponer que esto es cierto también si se compara la aprobación de un convenio/reglas modelo combinados con la aprobación de un convenio único para el transporte de puerta a puerta. Sin embargo, un inconveniente claro de aprobar reglas contractuales y no un convenio es, naturalmente, que las reglas no tienen carácter imperativo, y por tanto sería menos probable lograr un enfoque unificado. Además, esas reglas contractuales entrarían en conflicto con las disposiciones de aplicación obligatoria de algunos convenios.

129. Los estudios en materia de regímenes multimodales prosiguen. La Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas ha estado estudiando la posibilidad de conciliar y armonizar los regímenes de responsabilidad del transporte multimodal, y la CNUDMI sigue estudiando la viabilidad de un régimen multimodal completo<sup>18</sup>. La mejor solución para la falta de armonía actual parecería ser llegar a un acuerdo sobre un convenio multimodal de amplia aceptación, pero los intentos de crear ese sistema no han tenido éxito hasta ahora. Otra posibilidad sería aguardar el resultado de esos estudios y dejar que el transporte internacional de mercancías por mar se rigiera entretanto por los convenios marítimos actuales, juntamente con las Reglas UNCTAD/ICC para el transporte auxiliar y los demás regímenes contractuales establecidos por el sector. Sin embargo, con este método no se lograría

---

<sup>18</sup> Véase el informe de la UNCTAD, "Multimodal transport: The Feasibility of an International Legal Instrument", *supra*, nota 9.

mucha armonización ni claridad, y no hay indicios de que los trabajos sobre un nuevo convenio multimodal vayan a comenzar realmente. La opción no parece atractiva, ya que refleja simplemente el estado actual de la cuestión en el sector, que está ejerciendo una presión creciente para lograr mejoras inmediatas en el régimen jurídico en esa materia.

## **B. Enfoques de gran velocidad y de pequeña velocidad**

130. En una de las respuestas al cuestionario distribuido por la secretaría en 2002<sup>19</sup> se sugería otro enfoque posible. La opción sugerida consistía en abordar la cuestión de la reforma del régimen jurídico por el que se rige el transporte de mercancías en dos etapas. La primera correspondería a un enfoque de gran velocidad, en virtud del cual se negociaría un nuevo convenio de puerto a puerto que regularía únicamente el tramo marítimo. Para tratar las cuestiones más controvertidas, relativas al tramo terrestre del transporte, se utilizaría otro enfoque de pequeña velocidad. Se sugería además que este segundo enfoque de pequeña velocidad podría ser facultativo para los Estados contratantes.

131. La ventaja de esta opción es claramente la mayor rapidez con que se podría concertar un instrumento de gran velocidad limitado al transporte de puerto a puerto. Sin embargo, no hay garantía de que la aprobación de ese instrumento fuera significativamente más rápida. Además, aplazar las cuestiones espinosas podría ser insuficiente para ofrecer una solución a cuestiones que se han hecho acuciantes para el sector, y tampoco ofrecería la armonización buscada.

## **C. Opciones que mantienen el principio de red**

132. Aunque mantener la solución de red que establece el artículo 4.2.1 del Proyecto de Instrumento podría ser un medio viable para avanzar hacia un convenio de puerta a puerta, puede haber variaciones del enfoque adaptado en el Proyecto de Instrumento, así como otras opciones. En las secciones que siguen se presentan varias posibles opciones que suponen un enfoque de red.

### **1. Enfoque “unimodal aumentado”**

133. Este enfoque propuesto trata de encontrar una solución a largo plazo para el problema multimodal, y se utilizaría conjuntamente con el sistema de red establecido en el artículo 4.2.1 del Proyecto de Instrumento. A fin de paliar toda incertidumbre con respecto a los conflictos apreciados entre el ámbito del Proyecto de Instrumento y los convenios de transporte unimodal, se podrían hacer ajustes en el alcance de las disposiciones de aplicación de cada uno de los convenios unimodales, a fin de aclarar que se aplicarían a determinado tipo de contrato, definido en relación con uno o más medios de transporte.

134. En efecto, el enfoque “marítimo aumentado”, en virtud del cual la aplicación propuesta del Proyecto de Instrumento abarcaría el transporte de mercancías de puerta a puerta o realizado total o parcialmente por mar (véase el párrafo 8 *supra*), podría utilizarse con respecto a otras modalidades de transporte. Se ampliaría todo convenio unimodal a cualquier otro tipo de transporte que precediera o siguiera a la

---

<sup>19</sup> Véase A/CN.9/WG.III/WP.28, pág. [27].

modalidad específica de transporte objeto de ese convenio de transporte unimodal determinado. Como el ámbito de aplicación de los diversos convenios unimodales se superpondría, el enfoque “unimodal aumentado” exigiría que cada convenio unimodal contuviera una disposición similar sobre conflicto de convenciones.

135. Esa ampliación del ámbito de los convenios unimodales significaría que el transporte multimodal podría quedar regulado por un convenio o, posiblemente, por varios, y que las partes tendrían que elegir el convenio que se aplicaría a todo el transporte. En la práctica, el mercado determinaría la elección. Si el consignador solicitaba un presupuesto para un transporte multimodal de un transportista europeo de mercancías por ferrocarril, probablemente recibiría un presupuesto con las condiciones a que ese transportista estuviera acostumbrado, es decir, las del COTIF-CIM. De igual modo, el transportista europeo por carretera presentaría un presupuesto con arreglo a las condiciones del CMR. Para mayor claridad, un convenio unimodal tendría que incluir también una disposición sobre conflicto de convenios.

136. Una ventaja de este plan general es que se aplicaría a todo el transporte un solo contrato y un solo conjunto de condiciones. Además, los transitarios podrían ofrecer conjuntos de reglas alternativas para el transporte intermodal, a distintos precios, lo que permitiría que el mercado regulase con el tiempo las condiciones.

137. El inconveniente de un sistema “unimodal aumentado” es que exigiría la modificación de cada uno de los convenios de transporte unimodal actuales. Además, esas modificaciones tendrían que hacerse de común acuerdo, y todos los convenios deberían incluir una disposición similar sobre conflicto de convenios. Ello requeriría indudablemente tiempo y retrasaría los progresos en los trabajos sobre el Proyecto de Instrumento. Como consecuencia, aunque el Grupo de Trabajo adoptara ese sistema “unimodal aumentado”, habría que mantener entretanto una disposición parecida a la del proyecto de artículo 4.2.1. En una etapa posterior (por ejemplo, mediante un protocolo adicional), se podría sustituir el proyecto de artículo 4.2.1 por una nueva disposición sobre conflicto de convenios que tuviera en cuenta la aplicación de otros convenios al tramo marítimo de un transporte internacional.

## **2. Propuesta del Canadá**

138. En la preparación del décimo período de sesiones del Grupo de Trabajo de septiembre de 2002, el Gobierno del Canadá presentó una propuesta (A/CN.9/WG.III/WP.23) sobre el alcance y la estructura del Proyecto de Instrumento. A la luz del debate celebrado en el noveno período de sesiones del Grupo de Trabajo acerca del alcance de la aplicación del Proyecto de Instrumento sobre una base de puerta a puerta o de puerto a puerto, se presentaron tres opciones alternativas.

**a) Opción 1**

139. La primera opción continuaría la labor sobre el Proyecto de Instrumento actual, incluido su proyecto de artículo 4.2.1, pero introduciendo una reserva que permitiera a todo Estado Contratante decidir si deseaba o no aplicar ese artículo y cuáles serían las reglas aplicables al transporte de mercancías que precediera o siguiera al tramo de transporte marítimo.

140. Una de las ventajas de esta opción sería que promovería el objetivo de restablecer la uniformidad del derecho aplicable al transporte marítimo, y establecería la uniformidad en otras modalidades auxiliares de transporte. Al propio tiempo, los Estados contratantes que no compartieran el objetivo de las reglas uniformes para el tránsito de puerta a puerta podrían ser no obstante partes en el nuevo régimen aplicable al transporte marítimo, con la posibilidad de revocar en el futuro su reserva y aplicar el Proyecto de Instrumento sobre una base de puerta a puerta. Otra ventaja adicional de esta opción es que, como la reserva se haría en el momento de la ratificación, no habría confusión sobre qué Estados contratantes aplicarían todas las disposiciones del instrumento y cuáles se reservaban la aplicación del instrumento al transporte interior de conformidad con el proyecto de artículo 4.2.1.

**b) Opción 2**

141. La segunda opción presentada sería proseguir la labor sobre el Proyecto de Instrumento actual, incluido su proyecto de artículo 4.2.1, pero insertando las palabras “o de derecho interno” a continuación de “convención internacional” en el proyecto de párrafo 4.2.1.

142. De nuevo, la ventaja de esta opción es que permitiría establecer la uniformidad durante el transporte marítimo, dejando las reglas de los modos de transporte auxiliares al derecho nacional, en el caso de Estados contratantes que así lo prefirieran. Un inconveniente de esta opción es que, como no quedaría constancia de ninguna declaración, podría ser más difícil determinar el derecho aplicable en un Estado contratante determinado.

143. Se sugirió también que, tanto en la Opción 1 como en la 2, el proyecto de artículo 4.2.1 podría elaborarse más con respecto a la responsabilidad por daños no localizados.

**c) Opción 3**

144. La tercera opción de esta propuesta revisaría el Proyecto de Instrumento actual de forma que estableciera cuatro capítulos separados. El capítulo 1 trataría de las definiciones y de todas las disposiciones comunes a los capítulos 2, 3 y 4. El capítulo 2 contendría las disposiciones relativas al transporte de mercancías por mar sobre una base de puerto a puerto.

145. El capítulo 3 contendría las disposiciones relativas al transporte de mercancías por mar y por otras modalidades que precedieran o siguieran al transporte por mar, es decir sobre una base de puerta a puerta. Podría haber dos modelos básicos para establecer esa cobertura. El primer modelo sería un sistema uniforme, que establecería un régimen único, aplicable por igual a todas las modalidades de

transporte utilizadas en el transporte de puerta a puerta. El segundo sería un sistema interconectado, igual al del sistema uniforme, pero con disposiciones que desplazarían a las de éste cuando fuera aplicable un convenio internacional al tramo terrestre de un contrato de transporte de mercancías por mar y no cupiera duda de que la pérdida o el daño se habían producido únicamente durante el transporte interior.

146. El capítulo 4 contendría las disposiciones finales y las reservas, incluida una cláusula de reserva *explícita* con respecto al capítulo 2, para todo Estado contratante que deseara aplicar el nuevo instrumento al transporte multimodal de mercancías sobre una base de puerta a puerta; o con respecto al capítulo 3, para todo Estado contratante que deseara aplicar el nuevo instrumento únicamente al transporte de mercancías por mar, sobre una base de puerto a puerto.

147. Esta tercera opción tendría a su vez la ventaja de armonizar el derecho internacional del transporte de mercancías, dando cabida a los enfoques de puerto a puerto y de puerta a puerta, en los capítulos 2 y 3, respectivamente. Otra ventaja de la opción sería que quedaría claro cuáles eran los Estados contratantes que aplicarían el régimen marítimo del capítulo 2 y cuáles los que aplicarían el régimen multimodal del capítulo 3.

148. Otra ventaja sería que mejorarían las perspectivas de uniformidad a largo plazo, dado que los Estados contratantes que aceptaran sólo el capítulo 2 podrían aceptar el capítulo 3 revocando simplemente su reserva a éste. Ello podría constituir una importante mejora con respecto al régimen presentado en la Opción 1, porque añadiría otro grado de uniformidad en el caso de que un Estado contratante revocara su reserva, dado que entonces se aplicarían automáticamente las disposiciones del capítulo 3. Además, la aplicación automática de las disposiciones de este capítulo evitaría confusiones si el Estado contratante que revocara su reserva había adoptado otros convenios regionales sobre el transporte de mercancías.

149. Otra ventaja potencial de esta tercera opción es que, si se decidiera adoptar un régimen interconectado (en contraposición a un régimen uniforme) en el capítulo 3, el régimen marítimo de ese capítulo podría ser idéntico al del capítulo 2, lográndose así la mayor uniformidad posible del derecho en la modalidad marítima. Además, adoptar un sistema de red en el capítulo 3 permitiría simplificar la tercera opción del siguiente modo: el capítulo 1 podría contener las definiciones y todas las disposiciones comunes a los capítulos 2, 3 y 4; el capítulo 2, las disposiciones relativas al transporte de mercancías por mar, es decir, sobre una base de puerto a puerto; el capítulo 3 contendría las disposiciones relativas al transporte de mercancías por otras modalidades auxiliares, antes o después del transporte por mar, es decir el transporte de puerta a puerta; y el capítulo 4 las disposiciones finales y las reservas, incluida una disposición de reserva explícita al capítulo 3 para los Estados contratantes que desearan aplicar el nuevo instrumento únicamente al transporte de mercancías por mar, de puerto a puerto.

### **3. Propuesta de Suecia**

150. Para el caso de que el Grupo de Trabajo decidiera que el Proyecto de Instrumento debería abarcar el transporte de puerta a puerta, la propuesta de Suecia (A/CN.9/WG.III/WP.26) tiene por objeto adaptar el texto a los convenios internacionales actuales, así como a los regímenes de responsabilidad obligatorios

nacionales vigentes, en particular con respecto al transporte por carretera y por ferrocarril. De conformidad con el Gobierno de Suecia, el texto actual del Proyecto de Instrumento, si se aprobara, podría crear un conflicto con el CMR y el COTIF-CIM y señala que en muchos países europeos, el régimen de responsabilidad del Proyecto de Instrumento entraría también en conflicto con los regímenes de responsabilidad obligatorios adaptados a los regímenes actuales contenidos en el CMR y el COTIF-CIM.

151. A fin de resolver esos problemas, el Gobierno de Suecia propuso que el texto del proyecto de artículo 3.1 se modificara, a fin de dejar en claro que el Proyecto de Instrumento se aplicaría sólo cuando el acuerdo de transporte fuera realmente un contrato de transporte por mar y no un contrato de transporte por carretera o ferrocarril en el que el camión o vagón se transportara por trasbordador durante el tramo marítimo. Se sugiere que, en el texto actual, tanto el Proyecto de Instrumento como los regímenes del CMR o el COTIF-CIM, respectivamente, serían aplicables a este último caso. Según el Gobierno de Suecia, ello produciría un conflicto entre convenios.

152. En el proyecto de artículo 4.2.1 se propone incluir una excepción para los regímenes de responsabilidad nacionales. La razón es evitar los conflictos entre el Proyecto de Instrumento y los regímenes de responsabilidad nacionales obligatorios. En muchos países partes que aplican el CMR y el COTIF-CIM, los regímenes de responsabilidad nacionales para esas modalidades de transporte se adaptan a los correspondientes convenios internacionales. Si se aprobara la regla actual del proyecto de artículo 4.2.1, ello podría exigir que esos países promulgaran un tercer régimen de responsabilidad para el transporte de mercancías por carretera y por ferrocarril. Este tercer régimen se distinguiría de los regímenes de responsabilidad actuales en que (a diferencia del Proyecto de Instrumento) se basaría en la responsabilidad estricta.

153. El Gobierno de Suecia sugirió también que era importante adaptar el régimen de responsabilidad del Proyecto de Instrumento a los regímenes actuales para el transporte de mercancías por carretera y por ferrocarril, a fin de crear un auténtico convenio multimodal. Por consiguiente, propuso modificar las disposiciones del Proyecto de Instrumento sobre el cálculo de la indemnización, así como incluir una disposición sobre daños no localizados. A fin de proteger al cargador de las mercancías, proponía que el porteador sólo tuviera derecho a utilizar el límite superior del régimen nacional o internacional de responsabilidad obligatorio por el que se rigiera el transporte. Se decía que la razón de tener límites relativamente bajos en el transporte por mar no resulta pertinente en este caso, y que los daños no localizados afectan por lo común a cantidades relativamente pequeñas de mercancías y se detectan normalmente en el lugar de entrega.

#### **D. Propuesta de Italia**

154. Después del décimo período de sesiones del Grupo de Trabajo en septiembre de 2002, el Gobierno de Italia presentó una propuesta (A/CN.9/WG.III/WP.25). Italia sugirió que la solución ideal sería contar con un conjunto de reglas uniforme aplicable a todo el transporte, y no con un sistema de red, aunque fuera de alcance limitado, porque, según sugirió, este sistema crearía incertidumbre. Sin embargo, el Proyecto de Instrumento se aplicaría sólo al contrato entre el cargador y el porteador,

mientras que la acción de regreso, en su caso, del porteador contra el porteador ejecutante debería quedar sometida a las reglas específicas aplicables a la modalidad de transporte de que se tratara, ya fuera por mar, por carretera o por ferrocarril. El Proyecto de Instrumento no se aplicaría a las reclamaciones del cargador contra el porteador ejecutante, porque ello daría lugar también a incertidumbre, aunque en un contexto diferente: en este caso, esa incertidumbre afectaría al porteador ejecutante, que quizá no supiera siquiera qué reglas se aplicaban al contrato entre el porteador y el cargador, ya que no era parte en ese contrato.

155. La aplicación del Proyecto de Instrumento a las reclamaciones del cargador contra el porteador ejecutante podría entrañar además un conflicto entre el Proyecto de Instrumento y el convenio de transporte aplicable al transporte realizado por ese porteador ejecutante.

156. En virtud de esta propuesta, se sugirió que sería necesario limitar la definición de “parte ejecutante” a las personas que no fueran porteadores ejecutantes y añadir una definición de “porteador ejecutante”. Esta modificación podría hacerse añadiendo a la definición actual del párrafo 1.17 del Proyecto de Instrumento, después de las palabras “por” parte ejecutante” se entiende una persona que no sea el porteador”, las palabras “ni el porteador ejecutante”, y agregando la nueva definición que sigue:

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

157. Sin embargo, para evitar posibles acciones judiciales por daño extracontractual, del expedidor contra el porteador ejecutante, se podría prever que la acción de aquél contra éste se regiría por las reglas que se aplicarían si esa acción contra el porteador ejecutante fuera interpuesta por el porteador. Si se acepta este principio, tal vez desee el Grupo de Trabajo examinar la técnica jurídica que podría utilizarse para lograr ese resultado: por ejemplo, la subrogación legal del expedidor en los derechos del porteador contra el porteador ejecutante.

158. De conformidad con los párrafos 62 a 71 *supra*, la propuesta de Italia examina las disposiciones de otros convenios de transporte (CMR, COTIF-CIM y CMNI), a fin de determinar si podría surgir un conflicto con el Proyecto de Instrumento, y llega a una conclusión negativa.

## **E. Opciones basadas en el tratamiento de las partes ejecutantes**

159. Se ha sugerido que el principio básico que subyace en este conjunto de opciones es que el Proyecto de Instrumento debería ser un convenio que se aplicara de puerta a puerta entre las partes en el contrato de transporte, es decir, que el “porteador” (definido en el artículo 1.1 del Proyecto de Instrumento) fuera responsable hacia la otra parte en el contrato de transporte, sobre la base de las condiciones uniformes del Proyecto de Instrumento (y no sobre una base de “red”), desde la recepción de las mercancías (en virtud del proyecto de artículo 4.1.2) hasta su entrega (con arreglo al proyecto de artículo 4.1.3) (“período de puerta a puerta”).

160. Aunque lograr una cobertura plena de puerta a puerta podría no ser viable en la actualidad, en este conjunto de opciones se sugiere que, al menos entre las partes inmediatas en el contrato de transporte, el Proyecto de Instrumento debería aplicarse

uniformemente y sobre una base de puerta a puerta. Así ocurrirá especialmente si el nuevo convenio tiene por objeto fomentar la aplicación de puerta a puerta de un régimen unificado en la mayor medida posible. La ventaja de hacer al porteador ejecutante responsable en las mismas condiciones desde la recepción hasta la entrega es que permite la previsibilidad a las partes contratantes: los interesados en la carga saben que, como mínimo, tendrán un fundamento de acción, sobre la base de las condiciones del Proyecto de Instrumento, frente a la parte que se comprometió a realizar el transporte, y el porteador contratante conoce de antemano las condiciones en que será responsable hacia los interesados en la carga.

161. Se ha señalado que la intención del sistema de responsabilidad interconectado no era aplicarlo con respecto al porteador contratante, sino ofrecer reglas para el caso de un conflicto entre el nuevo convenio y los convenios unimodales preexistentes, como los relativos al transporte por carretera y por ferrocarril (CMR y COTIF-CIM). Ese conflicto potencial es de interés especial con respecto a la responsabilidad de las partes ejecutantes (dado que las partes ejecutantes pertinentes pueden ser, por ejemplo, transportistas europeos por carretera o por ferrocarril). La cuestión se examina en los párrafos 166 a 176 y 181 a 185 *infra*. Otro conflicto potencial que preocupa es el acuerdo entre el porteador contratante de puerta a puerta y un porteador unimodal. Sin embargo, esta preocupación parecería quedar fuera del alcance del Proyecto de Instrumento, ya que tal acuerdo no reuniría las condiciones de “contrato de transporte”, a falta de un tramo marítimo.

162. No debería haber conflicto entre el Proyecto de Instrumento y el CMR o el COTIF-CIM con respecto a la responsabilidad del transportista de puerta a puerta contratante. Aunque se ha aducido que segmentos del desplazamiento de puerta a puerta, en su conjunto, podrían quedar comprendidos en el ámbito del CMR o del COTIF-CIM (o de ambos), el contrato de transporte de puerta a puerta (que por definición del artículo 1.5 del Proyecto de Instrumento incluye el transporte por mar) no quedaría sometido en general al CMR ni al COTIF-CIM.

163. Además, la aplicación del principio de red podría no limitarse a los convenios de transporte unimodal posiblemente en conflicto. Tal vez deseen algunos Estados contratantes mantener su propio derecho nacional con respecto al transporte terrestre nacional. En esos casos, el principio de interconexión podría traducirse en una mayor complicación de la cuestión del derecho aplicable a los distintos segmentos del desplazamiento de puerta a puerta.

164. Además, aunque los límites de responsabilidad, basados en el peso, de otros regímenes para el transporte de mercancía prevén en general una indemnización mayor que los regímenes marítimos tradicionales, no hay garantía de que las legislaciones nacionales hagan lo mismo. De hecho, algunas leyes nacionales podrían permitir al porteador terrestre evitar contractualmente toda responsabilidad. Así, si el proyecto de artículo 4.2.1 mantuviera esos derechos nacionales, y en la medida en que lo hiciera, el principio de red podría permitir que el porteador contratante eludiera toda responsabilidad por el segmento terrestre del transporte, dejando al propietario de la carga sin acción judicial alguna.

165. Se ha sugerido que las siguientes opciones podrían ofrecer una forma de mantener la posibilidad de una indemnización más alta para el reclamante de la carga (cuando la pérdida o el daño se produjeran en el período de aplicación de algún otro derecho de límite de responsabilidad más alto), que no supusiera incluir

en el convenio del Proyecto de Instrumento un sistema de red obligatorio aplicable a las partes en el contrato de transporte.

### 1. Opción 1 - Principios básicos

166. Los principios básicos de esta opción 1 son los siguientes:

a) Una “parte ejecutante” (definida en general, como se sugiere en el párrafo 14 del documento A/CN.9/WG.III/WP.21, siguiendo el proyecto de artículo 1.17 del Proyecto de Instrumento, que define la “parte ejecutante”) quedará sujeta a las obligaciones y responsabilidades impuestas al porteador por el Proyecto de Instrumento y podrá valerse de los derechos e inmunidades del porteador previstos en el Proyecto de Instrumento:

- i) durante el período en que tenga la custodia de las mercancías; y
- ii) en cualquier otro momento, en la medida en que participe en la ejecución de alguna de las actividades previstas en el contrato de transporte;

a menos que, en el momento de su ratificación del Proyecto de Instrumento, el Estado Contratante en que se produzca el acontecimiento pertinente haya excluido de la cobertura a la parte ejecutante pertinente.

b) Un Estado Contratante no podrá excluir la cobertura con respecto a:

- i) los transportistas marítimos;
- ii) las partes ejecutantes, en la medida en que tengan la custodia de las mercancías durante el período de puerto a puerto de un transporte marítimo; o
- iii) las partes ejecutantes, en la medida en que participen en la ejecución de cualquiera de las actividades previstas en el contrato de transporte durante el período de puerto a puerto de un transporte marítimo.

c) Con respecto a:

el período (en su caso) posterior a la recepción de las mercancías (de conformidad con el proyecto de artículo 4.1.2), pero antes de que éstas lleguen al puerto de carga (“período de puerta a puerta”); y

el período (en su caso) posterior a la recogida de las mercancías en el puerto de descarga, pero antes de su entrega (de conformidad con el proyecto de artículo 4.1.3) (“período de puerta a puerta”),

un Estado Contratante, con respecto a la ejecución de un contrato de transporte en su territorio podrá excluir la cobertura de:

- i) todas las partes ejecutantes; o
- ii) tipos especificados de partes ejecutantes (por ejemplo, todos los transportistas por ferrocarril; todos los transportistas por carretera; todas las partes ejecutantes que no realicen físicamente ninguna de las tareas del porteador en virtud de un contrato de transporte por lo que se refiere al transporte, la manipulación, la custodia o el almacenamiento de las mercancías); o

iii) tipos especificados de partes ejecutantes en circunstancias también especificadas (por ejemplo, transportistas por carretera en la medida en que se rijan por el CMR; transportistas por carretera en la medida en que se rijan por un derecho nacional especificado aplicable a los transportistas por carretera).

d) el Proyecto de Instrumento prevalecerá sobre todos los demás fundamentos de la acción judicial (basado en el contrato, en una responsabilidad extracontractual o en otros fundamentos) frente a i) el porteador y ii) todas las partes ejecutantes sometidas al Proyecto de Instrumento (es decir, todas las partes ejecutantes a las que el Estado Contratante pertinente no haya excluido de la cobertura). En la medida en que una parte ejecutante no esté sometida al Proyecto de Instrumento, su posible responsabilidad se regirá por el derecho que se hubiera aplicado en ausencia del Proyecto de Instrumento. Éste no prevalecerá sobre cualquier otro derecho aplicable por otro concepto.

## 2. Opción 1 - Comentario sobre los principios básicos

167. De conformidad con el apartado a) del principio 1 del párrafo 166 *supra*, se presume que todas las partes quedarán sometidas al nuevo convenio. Ello concuerda con el aspecto fundamental de que la aplicación del convenio debería acercarse al “puerta a puerta” tanto como fuera posible. En la medida en que esa cobertura sea demasiado amplia, sin embargo, el apartado a) del principio 1 permitirá a un Estado Contratante excluir la cobertura de las partes ejecutantes del transporte interior que no deseen quedar sometidas al nuevo convenio. Así pues, éste se aplicaría de puerta a puerta, salvo en los casos específicos en que hubiera un gran interés gubernamental por restringir su aplicación.

168. Los apartados b) y c) del principio 1 aclaran la posibilidad de que el Estado Contratante excluya la cobertura. En virtud del apartado b), un Estado Contratante no podrá excluir la cobertura de las partes marítimas esenciales que se ocupen del segmento de puerto a puerto. Permitir una limitación del alcance de la cobertura para que fuera inferior al puerto a puerto en el caso de las partes marítimas esenciales significaría dar un paso atrás en el régimen actual.

169. Como cuestión práctica, el apartado b) del principio 1 garantiza que al menos los transportistas marítimos y los que operen en la zona portuaria, como estibadores y operadores de terminales, quedarán plenamente sometidos al nuevo convenio.

170. De conformidad con el apartado c) del principio 1, un Estado Contratante podrá excluir de la cobertura a alguna de las partes ejecutante, o a todas ellas, dentro de su territorio. La forma de exclusión dependería de la razón que indujera al Estado Contratante a esa exclusión. Por ejemplo, si un Estado Contratante llegara a esa conclusión de que un reclamante de la carga no tendría un fundamento de acción judicial directa frente a una parte ejecutante en virtud del derecho vigente y sería poco prudente reconocer un nuevo fundamento en virtud del convenio cuando anteriormente no había habido ninguno, el Estado podría optar por la exclusión, de conformidad con el inciso i) del apartado c) del principio 1. En ese caso, en dicho Estado ninguna de las partes ejecutantes respondería con arreglo al convenio.

171. Alternativamente, si un Estado Contratante llegara a la conclusión de que no deseaba someter a un sector determinado (como el de los ferrocarriles) al convenio, podría excluirlo de conformidad con el inciso ii) del apartado c) del principio 1. En

dicho Estado, el sector seguiría operando como anteriormente, y el convenio no tendría repercusiones en él.

172. Si un Estado Contratante prefiriera la definición estrecha de “parte ejecutante” contenida en el artículo 1.17 del actual Proyecto de Instrumento, podría optar también, en virtud del inciso ii) mencionado, por excluir la aplicación del convenio con respecto a “todas las partes ejecutantes que ejecuten físicamente alguna de las responsabilidades del porteador en virtud de un contrato de transporte por lo que se refiere al transporte, la manipulación, la custodia o el almacenamiento de las mercancías”.

173. Por último, los Estados Contratantes que deseen mantener la aplicación de regímenes de transporte unimodal como el CMR y el COTIF-CIM, y otros Estados que deseen mantener la aplicación de sus derechos nacionales podrían optar por la exclusión en virtud del inciso iii) del apartado c) del principio 1.

174. El apartado d) del principio 1 aclara el efecto de la exclusión. En virtud de ese apartado, una clase de partes ejecutantes quedaría dentro del convenio o fuera de éste. Las partes ejecutantes que estuvieran dentro del convenio serían parte del compromiso general que implica el régimen. Quedarían sometidas a responsabilidad en virtud del convenio, pero estarían plenamente protegidas por sus exclusiones y limitaciones, incluida la protección automática “Himalaya”<sup>20</sup>.

175. Las partes ejecutantes que quedaran fuera del convenio no participarían en ese compromiso, y el convenio no las afectaría. No estarían sometidas a responsabilidad en virtud del convenio ni quedarían protegidas por él. Su responsabilidad seguiría siendo la actual con arreglo al derecho vigente. En la medida en que éste (o el derecho interno distinto del convenio) permitiera a una parte ejecutante reclamar protección en virtud de una cláusula Himalaya, el convenio no denegaría esa protección, pero tampoco concedería una protección automática (como hace el artículo 6.3.3 del actual Proyecto de Instrumento).

176. El inconveniente de esta opción es que podría plantearse con respecto a cualquier régimen que tuviera una cobertura menos completa que la de puerta a puerta: si algunas partes ejecutantes quedaran fuera de la cobertura del convenio, podrían ser demandadas en virtud de cualquier derecho que fuera aplicable por otro concepto (a menos que el convenio prohíba por completo entablar acciones judiciales a las partes ejecutantes, como se examina en la Opción 2). El resultado podría ser una desconcertante superposición de regímenes de responsabilidad incompatibles y una multiplicidad de litigios.

---

<sup>20</sup> “La protección automática ‘Himalaya’ se refiere al tipo de protección” previsto en el artículo 6.3.3 del Proyecto de Instrumento, en virtud del cual una parte ejecutante tendrá la protección que normalmente presta una cláusula Himalaya efectiva, sin necesidad de incluir esa cláusula en el conocimiento de embarque. La cláusula Himalaya de un conocimiento de embarque amplía a los terceros especificados el beneficio de las exenciones, limitaciones, defensas e inmunidades del porteador en virtud del conocimiento de embarque.

### **3. Opción 2 - Principio básico**

177. El principio básico de la opción 2 es que todas las acciones judiciales por intereses en las mercancías, por concepto de daños, quedarían sometidos a las condiciones del Proyecto de Instrumento y sólo podrían ser entabladas contra el porteador contratante. En esta opción 2 no hay una disposición que permita optar por la exclusión.

### **4. Opción 2 - Comentario sobre el principio básico**

178. Esta opción haría que una acción judicial con arreglo a las condiciones del Proyecto de Instrumento fuera el único recurso de los interesados en la carga frente al porteador contratante. Además, prohibiría que los interesados en la carga demandaran a la parte ejecutante (con arreglo al Proyecto de Instrumento, el contrato, por un ilícito civil o de otro modo). Correspondería entonces al porteador contratante dirigirse a su vez contra la parte ejecutante, acción que podría quedar o no dentro del alcance del Instrumento.

179. La opción 2 presenta varias ventajas. En primer lugar, los cargadores son partes comerciales que pueden elegir el porteador contratante que satisfaga sus necesidades en cuanto a los daños a la carga, y los consignatarios pueden cuidarse de ello también en sus acuerdos de venta. En segundo lugar, es el porteador contratante quien ofrece el servicio, contrata a subcontratistas y se encuentra en mejor posición para hacer frente a las reclamaciones. En tercer lugar, normalmente los cargadores no conocen ni confían en partes ejecutantes determinadas. Además, este enfoque aclara de antemano cuál será el régimen de responsabilidad aplicable, así como quién tramitará una reclamación y se encargará de resolver los litigios a fin de que todas las partes puedan planificar en consecuencia. Por otra parte, el enfoque de la opción 2 puede evitar litigios complicados y la existencia de múltiples demandados. Por último, esta opción permite hacer previsiones, de forma que las partes puedan negociar las condiciones del transporte sabiendo cuáles serán las reglas que se aplicarán a la solución de controversias.

180. El inconveniente del enfoque de la opción 2 es que eliminaría las acciones (tanto con arreglo al Proyecto de Instrumento, como por un ilícito civil u otro concepto) frente a la parte ejecutante que hubiera causado realmente el daño. Si el porteador ejecutante es insolvente o sólo puede ser demandado ante una jurisdicción que no convenga a los interesados en la carga, éstos pueden quedar sin ningún recurso auténtico. Además, limitaría la indemnización de los interesados en la carga de conformidad con los límites de responsabilidad del Proyecto de Instrumento, aun cuando otro régimen jurídico aplicable por otro concepto permitiera una indemnización mayor.

### **5. Opción 3 - Principio básico**

181. Como la opción 1, la opción 3 permitiría a un Estado excluir del nuevo convenio a determinadas partes ejecutantes. El principio básico de esta opción 3 es que las acciones interpuestas con arreglo al Proyecto de Instrumento serían el único remedio disponible para los intereses de la carga frente al porteador, en el caso de daños a la carga ocurridos durante el transporte de puerta a puerta. Además, no se podría demandar a una parte ejecutante por esos daños, a menos que en el momento

de la ratificación un Estado indicara que mantendría cualesquiera fundamentos de acción judicial aplicables por otro concepto. (El Estado podría excluir a determinadas partes ejecutantes, como se señala en la opción 1, véase *supra*, párrafos 166 a 176.)

#### **6. Opción 3 - Comentario sobre el principio básico**

182. La opción 3 combina aspectos de las opciones 1 y 2. Invierte la presunción de culpa de la opción 1, y la amplía para incluir la presunción (que en la opción 2 es una prohibición absoluta) de que no se permitirá a los intereses de la carga demandar a la parte ejecutante.

183. La finalidad de la opción 3 es hacer que las reclamaciones contra el porteador contratante en virtud del Proyecto de Instrumento sean la regla general. De igual modo, se presumiría que quedaban prohibidas todas las demandas de los interesados en la carga contra las partes ejecutantes. Un país podría excluir esa prohibición y permitir las acciones judiciales contra todas las partes ejecutantes o contra algunas de ellas, de conformidad con el derecho nacional o acuerdos multilaterales.

184. La ventaja del enfoque de la opción 3 es que fomentaría al máximo un sistema uniforme, al mismo tiempo que daría flexibilidad a los países que aplicaran otro derecho a las partes terrestres del transporte.

185. Sin embargo, el inconveniente de la opción 3 es que el país que, por razones de políticas, no fuera partidario de eliminar esos fundamentos de reclamación, quizá no deseara que se incorporase al convenio una presunción a favor de tal eliminación.