



Asamblea General

Distr. limitada
28 de julio de 2003
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
12º período de sesiones
Viena, 6 a 17 de octubre de 2003

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

Propuesta de los Países Bajos sobre la aplicación de puerta a puerta del instrumento

Nota de la Secretaría

Durante los preparativos del 12º período de sesiones del Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), el Gobierno de los Países Bajos presentó el texto de una propuesta relativa al alcance y la estructura del proyecto de instrumento, para su examen por el Grupo de Trabajo. El texto de esa propuesta figura en el anexo a la presente nota y ha sido reproducido tal como fue presentado a la Secretaría.

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
1. Resumen de la posición	(a)-(i)	2
2. Alcance general del proyecto de la CNUDMI	1-3	3
3. Ámbito de aplicación de otros convenios de transporte	4-9	4
4. El enfoque contractual puede suscitar cuestiones de interpretación	10-15	5
5. ¿Cabe hablar de una solución para este problema multimodal?	16-29	6
- sistema interconectado	16-17	6
- régimen uniforme	18-21	7
- régimen “unimodal complementado”	22-29	7
Anexo 1. Rasgos significativos de otros convenios	30-38	10
Anexo 2. Cabe sugerir la posibilidad de sustituir el texto del art. 1.1 y el art. 2 del CMR ..	39-41	15



Anexo

1. Resumen de la posición

a) La extensión del ámbito de aplicación del proyecto de la CNUDMI al transporte que precede y/o sigue a un tramo marítimo responde a una práctica comercial actual: la mayoría de los contratos de transporte marítimo se extienden, en la actualidad, al transporte de puerta a puerta. Por lo tanto, no tendría mucho sentido la elaboración de un nuevo convenio marítimo que regulara únicamente el transporte de puerto a puerto, ya que con ello se estaría añadiendo otro convenio marítimo más a los ya existentes.

b) La práctica del transporte de puerta a puerta puede observarse igualmente en otras modalidades de transporte. Por ello, los convenios relativos a estas otras modalidades, en particular los más recientes, reflejan también esta necesidad de adoptar ese mismo enfoque del denominado “régimen unimodal complementado”.

c) Ahora bien, el denominado “régimen marítimo complementado”, conforme se ha formulado en el actual proyecto, puede dar lugar a conflictos de convenios, debido a que las disposiciones relativas al ámbito de aplicación de los convenios no marítimos vigentes no son, por lo general, lo bastante claras: cabe preguntarse si se refieren a cierta categoría de contratos o a una cierta modalidad de transporte

Si se refieren a cierta categoría de contratos, como por ejemplo los contratos de transporte por carretera, cabe argüir que no son aplicables al tramo no marítimo de un contrato de transporte marítimo de puerta a puerta. Si se refieren a una determinada modalidad de transporte, cabe, por el contrario, argüir que sí son aplicables a los tramos no marítimos de una operación de transporte marítimo de puerta a puerta.

Este problema se suscita en particular respecto del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).

d) La solución por la que se ha optado en el proyecto de la CNUDMI para prevenir los conflictos de convenios, a saber, la inclusión de los artículos 4.2.1 y 4.2.2, es aceptable en opinión de los Países Bajos. Dicha solución de una red de interconexión limitada reduce, en lo posible, la eventualidad de conflictos con otros convenios. No obstante, subsiste en dicha solución una posibilidad residual de conflicto respecto de toda cuestión ajena al régimen de la responsabilidad.

e) Cabe citar como soluciones alternativas para el transporte multimodal: i) la de un convenio multimodal uniforme, o ii) la de un convenio multimodal con red de interconexión plena (es decir, que incluya las cuestiones ajenas al régimen de la responsabilidad). En la opinión de los Países Bajos, cada una de estas dos soluciones presenta inconvenientes importantes. Además, en la medida en que no se aclare el ámbito de aplicación de los convenios unimodales existentes, el problema de los conflictos de convenios subsistirá tanto en una alternativa como en otra.

f) Si se está de acuerdo en que hará falta alinear las disposiciones relativas al ámbito de aplicación de los convenios unimodales existentes para el buen funcionamiento de cualquiera de las soluciones a largo plazo anteriormente propuestas para el transporte multimodal, cabría también sugerir otra posible solución a largo plazo, la de enmendar el régimen de todo convenio unimodal existente a fin de extender su ámbito de aplicación al transporte por otros medios en

los tramos que antecedan o que sigan al segmento principal de la operación de transporte, insertando además una disposición idéntica de conflicto de convenios en cada convenio unimodal así enmendado. Véanse los párrafos 133 a 137 del documento WP.29.

g) Este nuevo enfoque general ‘unimodal complementado’ merece mayor atención y estudio, ya que puede que ofrezca una salida del actual estancamiento en la búsqueda de soluciones al problema del transporte multimodal. Es posible que dicho estudio concluya que un régimen ‘unimodal complementado’ es perfectamente compatible con las prácticas actuales de los cargadores y de los porteadores, y que dicho régimen tal vez sirva para resolver además la llamada ‘cuestión de las travesías cortas’ en Europa.

h) En el supuesto de que este nuevo enfoque general ‘unimodal complementado’, que aquí se propone, encuentre el apoyo suficiente, la disposición relativa al conflicto de convenios, que se habrá de introducir en cada uno de los convenios potencialmente aplicables, podría ofrecer a las partes, en una operación de transporte multimodal de puerta a puerta, la posibilidad de elegir el convenio aplicable a su operación, siempre que más de uno sean potencialmente aplicables.

i) Ya que esta idea de un régimen ‘unimodal complementado’, como solución general para el transporte multimodal, requiere más estudio, por el momento, no cabe decir que ofrezca una alternativa al régimen de los artículos 4.2.1 y 4.2.2. En la opinión de los Países Bajos, un régimen general ‘unimodal complementado’ tampoco excluiría ninguna de las propuestas mencionadas en los párrafos 138 a 185 del documento WP.29. Por consiguiente, aun cuando se apruebe alguna de esas propuestas, cabría adaptar, en una etapa ulterior, el proyecto de la CNUDMI para configurarlo en forma de un régimen general ‘unimodal complementado’ (por ejemplo, mediante un protocolo adicional), sin que ello afecte a la propuesta aprobada, siempre que dicha adaptación se estime conveniente.

2. Alcance general del proyecto de la CNUDMI

1. El proyecto de la CNUDMI se aplica a los “contratos de transporte” (en los que el lugar de recepción y el de entrega se encuentren en diferentes Estados) véase el artículo 3.1. Este “contrato de transporte” se define como “un contrato en virtud del cual un porteador [...] se compromete a transportar las mercancías total o parcialmente por mar” (art. 1.5). “Porteador” se define como una persona que concierta un contrato, véase el art. 1.1.

2. Cabe deducir de estas referencias que el proyecto de la CNUDMI adopta un enfoque contractual. Dicho enfoque se aplica a cierta categoría de contratos que reúnen ciertas características operacionales y económicas especiales. Dicha categoría es la del contrato de transporte marítimo que, en la práctica actual, se emplea, en gran parte o en la mayoría de los casos, para el transporte de puerta a puerta. Esto significa que las mercancías no sólo se transportan en buques destinados a la navegación marítima, sino también por otros medios de transporte cuando éstos otros medios se utilizan para el transporte que precede o que sigue al transporte en buques destinados a la navegación marítima. Este ámbito de aplicación puede calificarse como de transporte ‘marítimo extendido o complementado’.

3. Además, hay que tener presente que el proyecto de la CNUDMI no se ocupa únicamente de cuestiones relativas a la responsabilidad. También se ocupa de los derechos y obligaciones de las partes, nacidos de un 'contrato de transporte marítimo' conforme al mencionado anteriormente, lo que amplía su alcance mucho más allá de la mera responsabilidad por pérdida o daño de las mercancías, o por demora en su entrega.

3. **Ámbito de aplicación de otros convenios de transporte**¹

4. En el Anexo 1 se hace una comparación sucinta con el régimen de otros convenios. En los párrafos 5 a 9 siguientes figura un resumen.

5. La totalidad de los convenios sobre transporte mencionados en el Anexo 1 se aplican a una determinada categoría de contratos de transporte. Como en el caso del proyecto de la CNUDMI, todos ellos siguen el principio del enfoque contractual. Sin embargo, sus disposiciones relativas al ámbito de aplicación pueden dar lugar en la práctica a problemas de interpretación. Consúltese el párrafo 10.

6. En todo convenio unimodal el contrato de transporte se define en función de una sola modalidad de transporte, pero esos convenios pueden también referirse, en cierta medida, a alguna otra modalidad de transporte, salvo en el caso de los convenios marítimos y terrestres. Los ejemplos más claros son los siguientes:

- El Convenio de Montreal regula los servicios de recogida y entrega (sin limitación geográfica expresa) así como cierta medida de transporte por carretera, sin distinción de si se trata de transporte por carretera interno o internacional.
- Las Reglas Uniformes COTIF-CIM de 1999 para el transporte ferroviario son aplicables a ciertos servicios incluidos en una lista de navegación marítima e interior, sin distinguir si se trata de servicios de ámbito interno o internacional, así como a ciertos supuestos de transporte interno por carretera y por vías de navegación interior efectuados por servicios no incluidos en esa lista.

7. Las Reglas de Hamburgo permiten la aplicación del régimen de otros convenios a supuestos de transporte marítimo cuando el segmento marítimo no sea la modalidad principal de transporte. Merece destacarse que esa disposición sobre conflictos de regímenes aplicables no se ha recogido en otros convenios más recientes.

8. Los convenios de transporte por carretera, ferroviario y aéreo regulan también otras cuestiones contractuales distintas de la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías o por demora en su entrega.

9. Cabe inferir de la comparación que se hace en el Anexo 1, que los rasgos distintivos del alcance general del proyecto de la CNUDMI, a saber, el 'enfoque contractual', el régimen 'unimodal complementado' y la regulación de otras cuestiones contractuales distintas de las cuestiones relativas a la responsabilidad del porteador están ya, en cierta medida, incluidas en los convenios de transporte no marítimo.

¹ Las referencias a los instrumentos internacionales que figuran en este documento son las mismas que figuran en el párrafo 5 del documento WP.29.

La diferencia principal con el proyecto de la CNUDMI radica en que este último profundiza más en dichos rasgos.

4. El enfoque contractual puede suscitar cuestiones de interpretación

10. Se ha de reconocer que cabe interpretar las disposiciones relativas al ámbito de aplicación de los convenios de transporte *unimodal* como si dicho ámbito se extendiera también a todo tramo de transporte internacional, que se efectúe según la modalidad propia de cada convenio, en el marco de un contrato de transporte *multimodal*. El ejemplo más claro sería el de un segmento de transporte internacional por carretera que preceda o que siga a un segmento aéreo o marítimo. Cabe interpretar el artículo 1.1 del CMR en el sentido de que el régimen de dicho Convenio sea también aplicable al transporte que preceda o que siga al segmento por carretera. Al final de los párrafos 62 y 63 del documento WP.29 se mencionan los “firmes” argumentos a favor de esta interpretación, que figura, además, en los párrafos 115 y 116 del documento WP.29. Dicha interpretación tiene por corolario que dos o más convenios de transporte pueden ser aplicables a un único contrato de transporte multimodal.

11. La cuestión no es saber si esta interpretación es correcta o falsa. Esta interpretación es posible y su consecuencia no es otra que la de superponer el ámbito de aplicación del proyecto de la CNUDMI con el de otros convenios unimodales. Esa superposición abre las puertas a posibles conflictos de convenios. Al deseo de evitar dichos conflictos, imputables a la falta de claridad de las disposiciones relativas al ámbito de aplicación de otros convenios de transporte), se debe que se haya introducido el artículo 4.2 en el proyecto de la CNUDMI. Dicho artículo da prelación al régimen de responsabilidad del porteador del otro convenio de transporte aplicable.

12. No obstante, este artículo 4.2 se limita intencionadamente a cuestiones relativas a la responsabilidad del porteador. No regula los conflictos posibles entre las disposiciones de dichos convenios relativas a cuestiones distintas de la responsabilidad. Respecto de estas cuestiones ajenas al régimen de la responsabilidad, no es concebible que las distintas partes en una sola operación de transporte se rijan por disposiciones tal vez no compatibles. Por ejemplo, si se emite un título negociable para el transporte de una remesa puerta a puerta, ¿cabe pensar que dicho título pase a ser no negociable en el momento en que se inicie el tramo terrestre de la operación de transporte? De ser así, ello perturbaría a los compradores y vendedores, en el marco de un contrato de compraventa internacional. Cabe citar como ejemplo que en virtud del CMR, el derecho de los expedidores y consignatarios a dar instrucciones está vinculado a (un determinado ejemplar) de un documento emitido que, en el sistema del CMR, práctica que notablemente difiere de las propuestas correspondientes que figuran en el proyecto de la CNUDMI.

Respecto de estas otras cuestiones contractuales, el proyecto de la CNUDMI refleja el régimen, los usos y las prácticas del contrato de transporte marítimo, que pueden diferir, y en muchos casos difieren de las fuentes recogidas en otros convenios unimodales. De hecho, todos los convenios unimodales de transporte reflejan los usos y las prácticas comerciales propias de su modalidad de transporte.

13. Por lo tanto, si se hubiera ampliado el alcance del artículo 4.2, otorgando prelación plena a todo el régimen del convenio aplicable al transporte por tierra, para los tramos terrestres de un transporte marítimo, se habría creado una fuente de ambigüedad con respecto a un gran número de derechos y obligaciones de las partes ajenos al régimen de la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías o por demora en su entrega. Un sistema de red de interconexión puede ser viable, con respecto al régimen de la responsabilidad del porteador, aisladamente considerado. Pero, con respecto a las disposiciones que regulan otras cuestiones contractuales ajenas a la responsabilidad del porteador, se habrá de optar entre aplicar el régimen de un convenio o del otro a la totalidad del contrato multimodal.

14. Ya que el proyecto de la CNUDMI regula el contrato de transporte marítimo y sus disposiciones ajenas al régimen de responsabilidad del porteador son reflejo del derecho, los usos y las prácticas del comercio marítimo, no le queda más remedio que otorgar prelación a su propio régimen en todo lo que sea ajeno a la responsabilidad del porteador sobre todo régimen de cualquier otro convenio de transporte que con arreglo a sus propios términos se declare aplicable a las actividades terrestres del porteador marítimo.

15. Por consiguiente, los Países Bajos, si bien son conscientes de que, con arreglo a la interpretación mencionada en los párrafos 115 y 116 del documento WP.29, no puede excluirse totalmente un conflicto de convenciones, consideran que esos posibles conflictos son inevitables y tolerables, habida cuenta de que todo convenio de transporte debe recoger los usos y prácticas de su propia modalidad de transporte a fin de lograr un nivel suficiente de aceptación comercial. No obstante, el objetivo político final debe ser encontrar una solución duradera para los contratos de transporte multimodal evitando las posibles situaciones de conflicto de convenios.

5. ¿Cabe hablar de una solución para este problema multimodal?

16. Hasta la fecha la búsqueda de soluciones para el problema multimodal se ha centrado en el llamado sistema interconectado y/o en el régimen uniforme.

La principal ventaja del sistema interconectado es que se dice que no interfiere con ninguno de los regímenes unimodales vigentes debido a su adaptación automática a la realidad concreta de la modalidad de transporte utilizada. No obstante, tiene los siguientes inconvenientes: i) es heterogéneo y oportunista en sus determinaciones y, por consiguiente, imprevisible para el cargador, ii) no siempre es posible la atribución de la responsabilidad al segmento correspondiente a una determinada modalidad de transporte, por lo que conlleva la necesidad de un régimen de responsabilidad subsidiaria, y iii) existe el riesgo de que se deje alguna laguna entre las diferentes modalidades de transporte.

17. Hay que señalar que, en el ámbito del sistema interconectado, no se ha prestado demasiada atención a las “demás cuestiones contractuales” anteriormente mencionadas. Este sistema se ha centrado siempre en la responsabilidad del porteador por daños en la carga. En opinión de los Países Bajos, es primordial que se cumplan (por lo menos) dos condiciones jurídicas antes de que un sistema interconectado pleno pueda aplicarse adecuadamente a un contrato de transporte multimodal:

- a) reformular las disposiciones relativas al ámbito de aplicación de todo convenio unimodal a fin de que quede claro que su régimen es aplicable a determinadas modalidades de transporte y no a determinadas categorías de contrato, y
- b) incorporar a cada convenio unimodal una disposición pertinente de conflicto de convenios (lo que tal vez sea complicado) a fin de evitar los conflictos a que pueda dar lugar la diversidad de los regímenes de los convenios aplicables, en lo relativo a cuestiones “ajenas a la responsabilidad eventual del porteador”.

18. La alternativa actual al sistema interconectado es el régimen uniforme. El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías ha tratado de darnos dicho régimen uniforme. Sus principales ventajas son su facilidad de aplicación y la previsibilidad de sus consecuencias. No obstante el Convenio Multimodal no llegó a entrar en vigor, posiblemente a causa de que su régimen se apartaba excesivamente de la práctica comercial imperante.

19. La cuestión del conflicto de convenios eventualmente aplicables también reviste importancia para el Convenio Multimodal de 1980. La interpretación que se da a las disposiciones relativas al ámbito de aplicación de los convenios de transporte unimodal, mencionada en los párrafos 115 y 116 del documento WP.29, provoca igualmente conflictos con el enfoque contractual adoptado por el Convenio Multimodal de 1980. Para que este último pueda coexistir con los convenios de transporte unimodal, será también preciso armonizar las disposiciones relativas al ámbito de aplicación de los convenios unimodales. Conviene aclarar que el alcance del régimen de esos convenios está limitado al contrato que se utiliza para determinada modalidad de transporte, por lo que su régimen no será aplicable a dicha modalidad de transporte cuando corresponda a un tramo de una operación de transporte que se rija por un contrato de transporte multimodal.

20. De los párrafos 17 y 19 se puede extraer la conclusión de que el problema multimodal no puede resolverse sin una armonización general y preferiblemente coordinada de las disposiciones relativas al ámbito de aplicación de todos los convenios de transporte unimodal.

21. Tan pronto como se reconozca que una solución al problema multimodal exige cierta enmienda (coordinada) de los convenios de transporte unimodal, será posible ofrecer otras alternativas a la disyuntiva actual de un sistema interconectado o de un sólo régimen de responsabilidad uniforme como posibles soluciones del problema multimodal.

22. Una de estas posibles alternativas es la de generalizar el sistema del “régimen unimodal complementado”, como se menciona en los párrafos 133 a 137 del documento WP.29. Esta solución consistiría en generalizar la tendencia de los convenios de transporte más recientes a extender su alcance a otros tramos complementarios de la operación principal de transporte, pese a que se lleven a cabo por alguna otra modalidad de transporte. Consúltese el párrafo 6 *supra*. Dicha prolongación de su respectivo ámbito de aplicación no debe limitarse a los tramos internos de la operación de transporte que se efectúen por otros medios, o a un tramo auxiliar efectuado por una sola modalidad, sino que debe hacerse respecto de cualquier otro tipo de transporte que preceda o que siga a la modalidad “propia” del convenio de transporte primordialmente aplicable.

Por ejemplo, habría que posibilitar no sólo que el CMR se aplique al transporte internacional de mercancías por carretera, sino también que continúe aplicándose en el caso de que esas mercancías hayan de ser ulteriormente transportadas por vía

férrea, incluso cuando dicho transporte ferroviario complementario atraviese una frontera. Lo mismo cabría decir respecto de las Reglas Uniformes COTIF-CIM de 1999: este convenio también debería extender el alcance de su régimen a otras formas de transporte internacional por carretera. De esta forma, dos convenios podrían ser igualmente aplicables a una misma operación de transporte. El convenio que deba efectivamente aplicarse en cada caso se determinará mediante una disposición de conflicto de convenios que ha de incluirse en los dos convenios. Esta disposición de conflicto deberá ser, en principio, idéntica para los dos convenios.

23. Esta solución alternativa al problema multimodal respondería también a la tendencia actual según la que la práctica totalidad de los transportistas unimodales ofrecen servicios de transporte a destinos para los que habrán de utilizar medios de transporte que no son de su propia modalidad. Con dicha oferta se limitan a responder a la demanda en dicho sentido de sus clientes. La mayoría de dichos transportistas o porteadores prefieren trabajar conforme a las condiciones habituales de su ramo y que tanto ellos como sus aseguradores conocen a fondo. Por consiguiente, la disposición de conflicto de convenios más recomendable pudiera ser, para los casos en que sea aplicable más de un convenio, aquella que permita que las partes en el contrato de transporte elijan el convenio aplicable a su contrato. De permitirse que sean las partes comerciales las que determinen el convenio aplicable, cabe prever que, en la práctica, dicha elección rara vez sea explícita. Por ejemplo, si el expedidor solicita a un transportista ferroviario europeo un presupuesto, recibirá una tarifa de precios conforme a las condiciones a las que ese transportista y sus aseguradores están acostumbrados: las de las Reglas Uniformes COTIF-CIM. Pero si pide dicho precio a un transportista por carretera europeo, recibirá una tarifa conforme a las condiciones a las que dicho transportista está acostumbrado: las del Convenio CMR. En ambos casos, se obraría en función de un solo contrato y de un solo juego de condiciones, lo que responde al objetivo final de todo sistema multimodal. Mientras que los transitarios tal vez puedan ofrecer uno u otro régimen, y en teoría incluso un precio distinto.

24. Dicho sistema del “régimen unimodal complementado” generalizado combina las ventajas del sistema interconectado y del régimen uniforme, ya que goza de la ventaja de aplicar regímenes de convenios que ya están ampliamente aceptados en la práctica comercial. Además, evita el inconveniente del sistema interconectado, a saber, las complicaciones de la heterogeneidad, así como de la responsabilidad subsidiaria y de la existencia de posibles lagunas entre las distintas modalidades. Pero dicho sistema presenta un inconveniente: se habrán de enmendar los convenios unimodales en vigor, y habrá de procurarse hacerlo concertadamente. Pero este inconveniente lo comparte con el sistema del régimen uniforme y con el sistema interconectado.

25. Es obvio que, si se extiende concertadamente el ámbito de aplicación de todos los convenios unimodales, de conformidad con la propuesta enunciada en los párrafos 22 y 23, todos esos convenios modificados deberán incluir en su texto una disposición de conflicto de convenios, por la que se respete la elección eventual de las partes. En otras palabras, todo convenio unimodal deberá permitir que su régimen no se aplique a un contrato de transporte, en todo supuesto en el que las partes opten en su contrato por otro convenio, que sea también aplicable con arreglo a sus propios términos.

26. A modo de ejemplo, en el párrafo 40 del Anexo 2 se presenta un proyecto de disposición de conflicto de convenios. (A este respecto, es significativo que el artículo 25.4 de las Reglas de Hamburgo prevea ya una situación en la que otro convenio puede ser aplicable al tramo marítimo de un transporte multimodal.)

27. En el supuesto de que sea el mercado el que decida, dentro de ciertos límites, cuál ha de ser el convenio aplicable a cierta modalidad de una operación de transporte multimodal, cabría esperar en el futuro que:

- para el transporte aéreo intercontinental (incluido el transporte interior que lo preceda y/o siga) se opte por el Convenio de Montreal;
- para el transporte marítimo intercontinental (incluido el transporte interior que lo preceda y/o siga) se opte por el proyecto de la CNUDMI (una vez que haya entrado en vigor);
- para el transporte por tierra dentro de Europa (incluidas las travesías marítimas cortas, como por ejemplo las travesías del Mar del Norte y del mar Báltico en transbordador, las travesías cortas internacionales a territorios insulares, etc.) se opte por el CMR o por las Reglas Uniformes COTIF-CIM de 1999;
- para otros transportes regionales se opte por convenios de ámbito regional que se ajusten a las circunstancias específicas de la región correspondiente.

28. En opinión de los Países Bajos, un sistema generalizado del denominado “régimen unimodal complementado” conforme a lo anteriormente expuesto merecería ser objeto de estudio profundizado, ya que representa una posible solución al problema multimodal.

Si dicho estudio concluye que un sistema de “regímenes unimodales complementados” podría obtener el respaldo requerido, se habría de sustituir, en una etapa subsiguiente el artículo 4.2 del proyecto de la CNUDMI por una disposición de conflicto de convenios, que previera la posibilidad de que otros convenios sean aplicables al tramo marítimo de un transporte internacional, si así lo estipulan las partes, en su contrato.

29. El eventual proceso de materializar un sistema general de “regímenes unimodales complementados” llevará tiempo, lo que podría afectar negativamente a la urgencia del proyecto de la CNUDMI. En consecuencia, no parece que sea posible, de momento, sustituir los artículos 4.2.1 y 4.2.2 por dicho sistema. No obstante, en opinión de los Países Bajos, un sistema general de “regímenes unimodales complementados” tampoco sería incompatible con ninguna de las propuestas mencionadas en los párrafos 138 a 185 del documento WP.29. Por consiguiente, la adopción de cualquiera de dichas propuestas para el proyecto de la CNUDMI no impediría que se incorpore ulteriormente al proyecto de la CNUDMI un sistema basado en la generalización de la técnica del “régimen unimodal complementado”, una vez que dicho sistema hubiera logrado suficiente respaldo como solución viable de la problemática inherente al transporte multimodal. Dicha incorporación podría efectuarse, por ejemplo, mediante la preparación de un protocolo adicional del futuro convenio. En opinión de los Países Bajos, el contenido de dicho protocolo adicional no interferiría tampoco con ninguna de las propuestas mencionadas anteriormente, en caso de que alguna de ellas fuera aprobada.

Anexo 1

Rasgos significativos de otros convenios

30. Convenio de Varsovia

Según su art. 1.1, este convenio no será aplicable a un contrato sino a una modalidad de transporte: “todo transporte internacional de ... mercancías ... en aeronave”. Pero, ya en la próxima sección, se define en su art. 2.1, al transporte internacional “como “todo transporte en el que, de acuerdo con lo estipulado por las partes, el punto de partida y el punto de destino ... están situados ... en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, ...” y en el art. 5.2 (art. 6.2 COTIF-CIM) se dice que la ausencia de la carta de porte no afectará a la existencia o validez del contrato de transporte, que se registrará ... no obstante por el régimen del presente convenio. De lo que cabe deducir que el Convenio de Varsovia será también aplicable a todo contrato de transporte por vía aérea.

Respecto de los aspectos multimodales de la operación de transporte, según su art. 31, el régimen del Convenio de Varsovia será aplicable únicamente al segmento aéreo del transporte, pero se autoriza explícitamente la inserción, en el documento de transporte aéreo, de condiciones que sean aplicables a los tramos que hayan de efectuarse por otras modalidades de transporte.

El período de responsabilidad del transportista corresponde al período durante el cual las mercancías hayan quedado a cargo suyo. Este período se extiende, en cierta medida, explícitamente a tramos de la operación de transporte efectuados por tierra: el art. 18.3 enuncia una presunción de que, en toda operación de transporte llevada a cabo fuera del aeropuerto para los fines de cargar, entregar o trasbordar las mercancías, todo daño que se produzca será imputable a un incidente sobrevenido durante el segmento aéreo de la operación de transporte. El Convenio no fija límite geográfico alguno para dichos ‘servicios de recogida y entrega’.

En lo concerniente a las cuestiones ajenas al régimen de la responsabilidad, el Convenio de Varsovia se ocupa en sus arts. 12 a 14 del derecho del expedidor y del consignatario de disponer de las mercancías durante el transporte, con particular referencia al derecho de entrega de las mercancías.

31. Convenio de Montreal

Este Convenio no modifica de modo significativo el régimen del Convenio de Varsovia. Cabe, no obstante, señalar como novedades la ficción jurídica de sancionar la práctica existente de que, al menos en Europa, una parte notable del ‘transporte aéreo de mercancías’ (conforme a lo estipulado por las partes en su acuerdo) se lleve a cabo de hecho por carretera. El art. 18.4 dispone que dicho transporte, efectuado sin el consentimiento del expedidor, se tendrá por efectuado dentro del período del tramo aéreo de la operación de transporte.

Además, el Convenio de Montreal se ocupa algo más en detalle de otros asuntos contractuales, ajenos al régimen de la responsabilidad, que no fueron abordados por el Convenio de Varsovia.

32. Reglas de La Haya-Visby

El alcance de este Convenio está limitado a los contratos de transporte por mar. Su régimen será, no obstante, únicamente aplicable si se emite un documento que sea probatorio de dicho contrato. Este Convenio se ocupa de muy pocas cuestiones que no sean cuestiones que sean ajenas al régimen de la responsabilidad.

33. Reglas de Hamburgo

Este Convenio se aplica a los contratos de transporte marítimo. Si un contrato entraña un segmento marítimo y otros tramos de transporte por otros medios, el régimen del Convenio será únicamente aplicable al segmento marítimo de la operación de transporte.

Las Reglas de Hamburgo prestan algo más de atención, que las Reglas de La Haya-Visby, a las cuestiones ajenas al régimen de la responsabilidad.

Es digno de mención que las Reglas de Hamburgo enuncian, en su art. 25.5, una regla de conflictos de convenios, que dice:

“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.”

Dicha disposición supone que en el supuesto de que un contrato, al que sea aplicable algún otro convenio de transporte, incluya un tramo marítimo, y dicho tramo marítimo no constituya el segmento principal de la operación de transporte, dicho otro convenio será también aplicable al tramo marítimo de la operación, en vez del régimen de las Reglas de Hamburgo.

34. CMR

Este convenio se declara expresamente aplicable a “todo contrato para el transporte de mercancías por carretera en vehículos ..., cuando el lugar en donde el transportista se haga cargo de las mercancías y el lugar designado para su entrega, conforme a lo estipulado en el contrato, estén situados en dos países distintos ...”.

Si el vehículo destinado al transporte por carretera no utiliza para el transporte de las mercancías que lleve cargadas su infraestructura viaria normal, es decir una carretera, sino que va el mismo a bordo de un buque para atravesar algún trecho marítimo o a bordo de un tren para atravesar un túnel, el régimen del CMR seguirá siendo aplicable pese a que en dichos tramos se esté utilizando otro tipo de infraestructura. Ahora bien, el art. 2 enuncia una regla especial para el tramo en el que el vehículo de transporte por carretera esté utilizando alguna infraestructura que no le sea propia.

Al igual que las reglas de La Haya-Visby, el régimen del CMR no hace referencia alguna a los tramos de la operación de transporte que antecedan o sean subsiguientes al segmento de la operación que corresponda al vehículo por carretera. En su lugar, con referencia al art. 1.4 (que describe ciertas modalidades excluidas del transporte por carretera) el Protocolo de Firma del CMR dispone que “los abajo firmantes se comprometen a negociar convenios que sean aplicables a contratos de ... y de transporte combinado”.

El CMR regula además ciertos aspectos contractuales ajenos al régimen de la responsabilidad por pérdidas o daños en las mercancías o por demora en su entrega.

35. COTIF-CIM 1980

Con arreglo al artículo 1.1 de este convenio las “Reglas Uniformes” (es decir el régimen del CIM) serán aplicables a toda operación de transporte de mercancías con arreglo a una carta de porte directo emitida para una ruta que atraviesa el territorio de dos o más Estados, en la que se utilicen únicamente líneas o servicios consignados en una lista CIM que obra en poder de la Organización Intergubernamental para el Transporte Internacional por Ferrocarril (OTIF). La existencia de una carta de porte, que lleve consignados toda suerte de pormenores del contrato, constituye un requisito para la aplicabilidad del régimen del CIM.

A raíz del artículo 2.2 del Convenio COTIF 1980, subyacente al nuevo régimen, el régimen del CIM “podrá ser igualmente aplicable al tráfico directo internacional que utilice además de los servicios ferroviarios otros servicios de transporte por tierra, por mar y por vías de navegación interior. Ello significa que los Estados parte en el Convenio COTIF 1980 podrán decidir que el régimen CIM sea aplicable a otras modalidades de transporte utilizadas con anterioridad o posterioridad al tramo ferroviario de la operación de transporte de las mercancías.

Debe decirse además, que parece desprenderse del art. 1.2 y del art. 48.1 del CIM que será incluso posible que las autoridades de un Estado parte en el CIM incluyan a líneas regulares de transporte marítimo en la anteriormente mencionada lista CIM. Con ello, les sería aplicable el régimen CIM aun cuando dichas líneas marítimas podrán acogerse a un régimen especial que incorpore las principales exoneraciones de las Reglas de La Haya-Visby. Algunas líneas marítimas se han acogido a esta posibilidad de ser incluidas en la lista CIM.

Cabe concluir que el régimen COTIF-CIM 1980 ha adoptado un enfoque estrictamente contractual que prevé además la posibilidad de que el régimen CIM sea aplicable no sólo al transporte ferroviario sino extendido a todo tramo complementario.

Más aún, el régimen COTIF-CIM 1980 se ocupa en numerosas disposiciones de asuntos ajenos a la responsabilidad del transportista por la pérdida o el daño ocasionado a las mercancías o por la demora en su entrega.

36. COTIF-CIM 1999

El régimen de este convenio presenta notables divergencias respecto de su convenio antecesor. Comienza por declararse también expresamente aplicable a los contratos de transporte internacional por ferrocarril, pero la carta de porte ha dejado de ser un requisito para que su régimen sea aplicable. Se mantiene el denominado sistema de la lista en donde ya no figuran las empresas ferroviarias sino únicamente las empresas de servicios de transporte marítimo o por vías de navegación interior internacionales que antecedan o sean subsiguientes al segmento ferroviario del transporte, y que pasarían a ser igualmente objeto del nuevo régimen del convenio. Respecto de los servicios marítimos, el nuevo régimen vuelve a permitir que se acojan a un régimen especial en lo relativo a sus exoneraciones de la responsabilidad del porteador, aun cuando se reduzca notablemente su número.

El nuevo régimen del convenio prevé, no obstante, su aplicación multimodal directa. El art. 1.2 dice: “Cuando la operación del transporte internacional estipulada en el

marco de un solo contrato incluya tramos de transporte por carretera o por vías de navegación interiores en el territorio de algún Estado Miembro, de índole complementaria respecto del transporte ferroviario transfronterizo, las presentes Reglas Uniformes serán aplicables”.

Ello significa que el régimen COTIF-CIM 1990 sigue imperativamente el principio del “régimen ferroviario complementado o extendido”, aun cuando únicamente a los tramos de transporte interno por carretera o por vías de navegación interior.

El régimen COTIF-CIM 1990 regula asimismo cuestiones contractuales que son ajenas al régimen de la responsabilidad del transportista por la pérdida o daño de las mercancías o la demora en su entrega.

37. Convenio de Budapest (CMNI)

El régimen de este convenio se aplica a los contratos de transporte internacional de mercancías por vías de navegación interior. Ninguna de sus disposiciones se ocupa del transporte efectuado por alguna otra modalidad de transporte.

Dicho transporte deberá ser efectuado, por razón de su índole, a bordo de una embarcación, pero el régimen del convenio será igualmente aplicable si dicha nave está destinada a la navegación por rutas marítimas o por rutas de navegación interior. La falta de toda distinción respecto a la índole de la embarcación empleada hace que sea necesaria alguna regla que permita resolver todo conflicto eventual sobre la aplicabilidad de su régimen frente al de algún otro convenio: el art. 2.2 dispone que, si una operación de transporte internacional de mercancías, sin trasbordo de las mercancías desde la embarcación destinada a la navegación interior a un buque marítimo (o viceversa), se efectúa tanto por una ruta de navegación interior como por una ruta a la que sea aplicable el derecho marítimo, el régimen del Convenio de Budapest será aplicable, salvo a) que se haya emitido un conocimiento de embarque marítimo de conformidad con el derecho marítimo aplicable, o b) que la distancia recorrida por aguas de jurisdicción marítima sea superior a la recorrida por aguas de navegación interior.

El régimen de este convenio se aplica también a ciertos aspectos del contrato de transporte que no guardan relación con el régimen de la responsabilidad del transportista o porteador por la pérdida o daño de las mercancías o por la demora en su entrega.

38. Convenio Multimodal de 1980

El régimen de este convenio se aplica a cierta categoría de contratos en los que el transporte ha de ser internacional y ha de efectuarse por dos modalidades, al menos, de transporte en el marco de un único contrato de transporte multimodal. En el art. 1.1 se excluye expresamente de la definición de transporte multimodal a los servicios de recogida y de entrega de las mercancías que se negocian en el marco de un contrato de transporte unimodal.

El art. 30.4 dispone además que no se considerará como transporte multimodal efectuado en el marco del Convenio Multimodal ninguna operación de transporte a la que sea aplicable el art. 2 del CMR (es decir, el transporte por vehículo de carretera embarcada a bordo de un buque o de un vagón de ferrocarril) o el art. 2 del Convenio de Berna de 17 de febrero de 1970 relativo al transporte ferroviario de mercancías (es decir, a uno de los servicios de transporte, por carretera o marítimo, que sea complementario del transporte ferroviario y que estén incluidos en la “lista”).

El Convenio Multimodal se ocupa únicamente en escasa medida de otras cuestiones que no sean las relativas a la responsabilidad del transportista.

Anexo 2

Cabe sugerir la posibilidad de sustituir el texto del art. 1.1 y el art. 2 del CMR por los textos que pueden verse a continuación, a fin de ilustrar cómo podría funcionar un régimen unimodal ‘complementado’. Convendría enmendar de igual modo todo otro convenio de transporte unimodal a fin de alinear, en todos estos convenios, la definición de su respectivo ámbito de aplicación y de enunciar en todos ellos una disposición idéntica para la solución de todo conflicto eventual entre dichos ámbitos de aplicación.

Definición sugerida

39 “Por contrato de transporte se entenderá todo contrato conforme al cual el porteador se comprometa, contra el pago de un porte o flete, a transportar mercancías por [carretera] [un vehículo de transporte por carretera] de un lugar situado en un Estado a un lugar situado en otro Estado, en cuya ejecución podrán intervenir otros [modos] [medios] de transporte para tramos que antecedan y/o sean subsiguientes al segmento por carretera de la operación. Si el vehículo que contiene las mercancías ha de ser transportado, durante algún tramo de la operación total, por mar, por ferrocarril, por vías de navegación interior o por aire, sin que las mercancías sean descargadas del vehículo, dicho tramo o tramos de la operación serán tenidos para los fines del presente Convenio como efectuados por [carretera] [vehículo de transporte por carretera].”

La esencia de esta disposición reside en que el segmento por carretera de la operación de transporte (que podrá incluir algún tramo en el que el vehículo de carretera sea, a su vez, transportado por algún otro medio de transporte) ha de ser internacional. Los tramos que antecedan o que sean subsiguientes a dicho segmento y que se efectúen por otros medios de transporte podrán ser de ámbito interno o internacional.

Disposición relativa al ámbito de aplicación

40. “El presente Convenio será aplicable a todo contrato de transporte a tenor del cual:

- a) el lugar de recepción de las mercancías estipulado en el contrato de transporte esté situado en un Estado Contratante, o
- b) [el lugar donde comience el segmento por carretera de la operación de transporte o donde dicho segmento termine esté situado en el territorio de un Estado Contratante, o]
- c) el lugar de entrega de las mercancías estipulado en el contrato de transporte esté situado en un Estado Contratante, [con independencia de cuál sea el lugar de residencia de las partes en el contrato de transporte o su nacionalidad.]”

Se ha seguido en el texto de esta disposición el modelo habitual de las disposiciones relativas al ámbito de aplicación de los convenios de transporte.

Disposición relativa a todo conflicto entre convenios

41. “Si a tenor de lo anteriormente dispuesto y de lo dispuesto en las reglas correspondientes de algún otro convenio, por el que también se rija la operación negociada por las partes en un contrato de transporte, fuera aplicable a dicho contrato el régimen de más de un convenio, las partes podrán estipular en su contrato de transporte cuál de dichos regímenes será aplicable a su contrato. No se permitirá que las partes declaren total o parcialmente aplicable a su contrato el régimen de más de un convenio.

En todo supuesto en el que las partes hayan declarado en su contrato de transporte cuál será el convenio aplicable a su contrato, no será aplicable a dicho contrato de transporte el régimen de ningún otro convenio que, a tenor de su propio texto, pudiera haber sido aplicable.

En el supuesto de que las partes no estipulen en su contrato de transporte cuál ha de ser el convenio que le sea aplicable, será aplicable a dicho contrato el régimen del convenio que, con arreglo a sus propios términos, sea aplicable al segmento geográficamente más largo de la ruta seguida por las mercancías. Ahora bien, en dicho supuesto será nula o no aplicable toda disposición del convenio así designado por la que se limite la responsabilidad del transportista o porteador a cierta suma monetaria por kilogramo o bulto transportado.”

Si el transporte que antecede o que sea subsiguiente al segmento considerado constituye, de por sí, una operación de transporte internacional, es posible que más de un convenio se declare aplicable al contrato. En dicho supuesto serán las partes las que habrán de elegir el régimen que será aplicable a su contrato. La sanción que puede suponer para un porteador o transportista la pérdida de su eventual derecho a limitar su propia responsabilidad debe bastar para alertarle de la necesidad de designar el régimen que más convenga a su contrato.

Resulta evidente que este sistema, de una cláusula contractual, por la que las partes se acogen a determinado convenio, sólo podrá funcionar si dicha disposición figura en cada uno de los convenios unimodales eventualmente aplicables al contrato o la operación de transporte.