

## V. DERECHO DE LOS TRANSPORTES

### A. Informe del Secretario General: reseña de la labor de las organizaciones internacionales en la esfera del derecho de los transportes (A/CN.9/172)\*

#### INDICE

	<i>Párrafos</i>
Introducción .....	1-2
I. Principales resoluciones de la Asamblea General, el Consejo Económico y Social y la UNCTAD en la esfera del transporte (en orden cronológico) .....	3-13
II. Reseña de la labor de las organizaciones internacionales en los cinco temas específicamente mencionados en el 11º período de sesiones de la CNUDMI .....	14-63
A. Transporte multimodal .....	14-28
a) Labor relacionada con los trabajos de la CNUDMI en materia de transporte multimodal .....	14-20
b) Trabajos no vinculados con la labor de la UNCTAD sobre el transporte multimodal .....	21-28
B. Contratos de fletamento .....	29-31
C. Seguros marítimos .....	32-41
D. Transporte por contenedores .....	42-53
E. La expedición de mercaderías .....	54-63
a) El expedidor que actúa como representante .....	54-58
b) El expedidor que actúa como principal .....	59-63
III. Conclusiones y recomendaciones .....	64-68

#### INTRODUCCIÓN

1. En su 11º período de sesiones (Nueva York, 30 de mayo a 16 de junio de 1978), la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional examinó su programa de trabajo futuro<sup>1</sup>. A ese respecto, la Comisión decidió que debía asignarse prioridad, entre otras cosas, al examen del tema del transporte. La Comisión pidió al Secretario General que preparase "estudios sobre el trabajo realizado hasta ahora por las organizaciones internacionales en las esferas del transporte multimodal, los contratos de fletamento, el seguro marítimo, el transporte por contenedores y la reexpedición de mercaderías"<sup>2</sup>. El presente informe ha sido preparado en cumplimiento de esa solicitud.

2. En el informe se mencionan brevemente, en primer lugar, las principales resoluciones de la Asamblea General, el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) relativas a la esfera del transporte. Se examina luego en el informe la labor de las organizaciones internacionales en los cinco temas correspondientes a la esfera del derecho de los transportes que se mencionan específicamente en la decisión adoptada por la Comisión: el transporte multimodal, los contratos de fletamento, el seguro marítimo, el transporte por contenedores y la reexpedición de mercaderías.

\* 26 de marzo de 1979.

<sup>1</sup> *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo tercer período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/33/17)*, cap. IV (Anuario... 1978, primera parte, II, A).

<sup>2</sup> *Ibid.*, inciso c) vii) de párrafo 67 y párrafo 68.

#### I. PRINCIPALES RESOLUCIONES DE LA ASAMBLEA GENERAL, EL CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL Y LA UNCTAD EN LA ESFERA DEL TRANSPORTE (EN ORDEN CRONOLÓGICO)

3. En su resolución 1082 A (XXXIX) de 30 de julio de 1965, el Consejo Económico y Social señaló la necesidad de un enfoque global dentro de las Naciones Unidas en lo relativo a la política en materia de transportes, la importancia que tenían los arreglos institucionales eficaces para el desarrollo y mantenimiento de los servicios de transporte, y la responsabilidad del Consejo Económico y Social y del Secretario General en promover y coordinar las actividades en el campo del desarrollo de los transportes.

4. El Consejo Económico y Social, en su resolución 1373 (XLV) de 2 de agosto de 1968, pidió al Secretario General que asumiera responsabilidades en redacción con todas las formas de transporte terrestre, así como las vías interiores de navegación y los servicios de navegación costera y de cabotaje, incluidas las instalaciones portuarias vinculadas con ese transporte. En la resolución se pedía también al Secretario General que coordinara todas las actividades que entrañasen el empleo coordinado de más de un modo de transporte y que emprendiera estudios o investigaciones sobre los casos en que se utilizasen distintos modos de transporte o en que estuvieran interesados varios órganos.

5. En su segundo período de sesiones, la UNCTAD aprobó la resolución 14 (II) de 25 de marzo de 1968, por la cual amplió su competencia para que incluyera la legislación internacional sobre transporte marítimo,

particularmente en lo relativo a los conocimientos de embarque para el transporte marítimo de mercaderías, los contratos de fletamento, el seguro marítimo y la posibilidad de preparar un instrumento internacional sobre las relaciones internacionales en el transporte marítimo.

6. La Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD, en su resolución 46 (VII) de 21 de septiembre de 1968, encargó a la Comisión de Transporte Marítimo de la UNCTAD que constituyera un Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional y transporte marítimo y fijara las atribuciones de ese Grupo de Trabajo sobre la base de la resolución 14 (II) de la UNCTAD, de 25 de marzo de 1968.

7. El 25 de abril de 1969, la Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD aprobó su resolución 7 (III) por la cual se creaba un Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo de la UNCTAD, que quedó encargado de examinar los aspectos económicos y comerciales de la reglamentación internacional y las prácticas en materia de transporte marítimo y de formular recomendaciones a la CNUDMI acerca de la elaboración de una nueva reglamentación u otras medidas adecuadas en la esfera del transporte marítimo. En su primer período de sesiones (Ginebra, 1 a 12 de diciembre de 1969), el Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo de la UNCTAD aprobó el siguiente programa de trabajo, cuyos temas se enumeran en orden de prioridad: conocimientos de embarque, pólizas de fletamento, avería gruesa, seguro marítimo y aspectos económicos y comerciales de la reglamentación y las prácticas internacionales en otras esferas de la navegación marítima.

8. En su resolución 1734 (LIV) de 10 de enero de 1973, el Consejo Económico y Social pidió a la UNCTAD que abordara el tema del transporte internacional combinado y preparara estudios sobre todos los aspectos pertinentes, incluidas cuestiones tales como sus efectos sobre el comercio y el transporte internacionales, la balanza de pagos, los costos del transporte internacional, los seguros y la compatibilidad del transporte internacional combinado de mercaderías con las políticas nacionales de transporte, comercio y seguros. Se pidió a la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD que estableciera un Grupo Preparatorio Intergubernamental encargado de la elaboración de un proyecto de convenio sobre el transporte intermodal internacional para presentarlo a una conferencia de plenipotenciarios.

9. El Consejo Económico y Social, en su decisión 6 (LVI) de 14 de mayo de 1974, pidió a la Junta de Comercio y Desarrollo que convocara a un grupo intergubernamental especial sobre normas relativas a los contenedores. Ese grupo intergubernamental evaluaría la labor realizada por la Organización Internacional de Normalización (ISO) en materia de contenedores y la repercusión de la normalización del transporte en contenedores sobre la economía de los países, particularmente de los países en desarrollo, y examinaría la viabilidad y la conveniencia de elaborar un acuerdo internacional sobre normas aplicables a los contenedores.

10. En su resolución 2043 (LXI) de 5 de agosto de 1976, el Consejo Económico y Social recordó sus resoluciones anteriores y las de la Asamblea General sobre la descentralización de las actividades económicas y sociales y el robustecimiento de las comisiones regionales. El

Consejo reafirmó que las comisiones regionales debían convertirse en los centros principales de desarrollo económico y social general del sistema de las Naciones Unidas en sus respectivas regiones.

11. El Comité del Programa y de la Coordinación (CPC) observó en su informe sobre la labor realizada en su 17° período de sesiones<sup>3</sup> que, respecto del transporte marítimo en el plano mundial, la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) se encarga de las cuestiones marítimas que son de naturaleza primordialmente técnica o de interés para la seguridad de la navegación y la UNCTAD se encarga del comercio y el desarrollo y de los aspectos conexos en materia de navegación. El Comité recomendó que la responsabilidad primordial dentro del sistema de las Naciones Unidas se asignara a la UNCTAD respecto del transporte multimodal y del transporte por contenedores, al Departamento de Asuntos Económicos y Sociales respecto de las nuevas tecnologías del transporte, y a la Comisión Económica para Europa (CEPE) (actuando en nombre del sistema) respecto del transporte de mercaderías peligrosas<sup>4</sup>. Las conclusiones y recomendaciones del CPC fueron aprobadas por el Consejo Económico y Social en su resolución 2098 (LXIII) de 3 de agosto de 1977.

12. En el informe sobre su 17° período de sesiones, el CPC recomendó también que la responsabilidad primordial dentro del sistema de las Naciones Unidas respecto del transporte por tierra y vías navegables interiores, cabotaje y navegación de travesía corta se transfirieran de la Sede de las Naciones Unidas a las comisiones regionales. Esta recomendación fue aprobada por el Consejo Económico y Social en su resolución 2098 (LXIII) de 3 de agosto de 1977. En su resolución 32/206, de 21 de diciembre de 1977, la Asamblea General autorizó al Secretario General a presentar propuestas en materia de programas destinadas a intensificar la actividad en los programas de transporte de las comisiones regionales, y la transferencia efectiva de fondos fue aprobada por la Asamblea General en su resolución 33/116 C (III), de 29 de enero de 1979.

13. Luego de la aprobación de la resolución 2098 (LXIII) del Consejo Económico y Social, de 3 de agosto de 1977<sup>5</sup>, por la que se asignó la responsabilidad primordial del trabajo en materia de transporte multimodal y de contenedorización a la UNCTAD, la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD aprobó la decisión 169 (XVIII) de 15 de septiembre de 1978. Por esa decisión se ampliaron las atribuciones de la Comisión de Transporte Marítimo de la UNCTAD a fin de incluir la labor relativa a los aspectos mundiales del transporte multimodal y la contenedorización en todos los casos en que hubiera un tramo marítimo.

## II. RESEÑA DE LA LABOR DE LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES EN LOS CINCO TEMAS ESPECÍFICAMENTE MENCIONADOS EN EL 11° PERÍODO DE SESIONES DE LA CNUDMI

### A. Transporte multimodal

#### a) Labor relacionada con los trabajos de la CNUDMI en materia de transporte multimodal

14. Sobre la base de la resolución 1734 (LIV) del Consejo Económico y Social, de 10 de enero de 1973<sup>6</sup>, la

<sup>3</sup> *Ibid.*, Suplemento No. 38 (A/32/38), inciso 1) del párrafo 14.

<sup>4</sup> *Ibid.*, inciso 2) del párrafo 14.

<sup>5</sup> Véase el párrafo 11 *supra*.

<sup>6</sup> Véase el párrafo 8 *supra*.

Junta de Comercio y Desarrollo aprobó su decisión 96 (XII) de 10 de mayo de 1973, por la que se estableció un Grupo Preparatorio Intergubernamental para un convenio sobre el transporte multimodal internacional. Se pidió al Grupo Preparatorio que elaborara un anteproyecto de Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional, teniendo en cuenta las necesidades particulares de los países en desarrollo.

15. Para los fines de los trabajos de la UNCTAD, se considera que el transporte intermodal internacional comprende el transporte internacional de mercaderías de un país a otro por más de un modo de transporte (marítimo, ferroviario, carretero o aéreo) sobre la base de un único documento de transporte expedido al cargador por el "empresario de transporte multimodal". En varios estudios preparados por el Grupo Preparatorio, la secretaría de la UNCTAD ha examinado las cuestiones económicas, comerciales y jurídicas que involucra el transporte multimodal internacional. En los estudios de la secretaría de la UNCTAD se han explorado también los regímenes de responsabilidad, seguros, despacho de aduanas y documentación aplicables a tales operaciones de transporte, así como los aspectos técnicos, financieros y laborales de las modernas técnicas de transporte.

16. El Grupo Preparatorio Intergubernamental celebró seis períodos de sesiones y al término del sexto período de sesiones (21 de febrero a 9 de marzo de 1979) aprobó un proyecto de Convención sobre el Transporte Multimodal Internacional. El proyecto de convención establecería un conjunto de normas internacionalmente obligatorias de responsabilidad por las operaciones de transporte multimodal y crearía un régimen jurídico internacional para los contratos y documentos utilizados en el curso del transporte multimodal internacional. El proyecto de convención contiene disposiciones que tratan, entre otras cosas, de los siguientes temas: ámbito de aplicación de la convención; expedición, contenido y fuerza probatoria de los documentos del transporte multimodal; responsabilidad del empresario del transporte multimodal por pérdida, daños o demoras en la entrega de las mercaderías; responsabilidad del remitente de las mercaderías; demandas y acciones que pueden entablarse conforme a la convención; y derechos de las autoridades nacionales a celebrar consultas con los empresarios de transporte multimodal, especialmente antes de la implantación de nuevas técnicas y servicios.

17. El proyecto de Convención sobre el Transporte Multimodal Internacional será presentado para su examen a una conferencia de plenipotenciarios. Entre las cuestiones que el Grupo Preparatorio Intergubernamental dejó sin resolver y que deberá definir la Conferencia se cuentan el encaramiento de las cuestiones aduaneras en la convención, los límites monetarios de la responsabilidad de los empresarios de transporte multimodal por los daños tanto ocultos como no ocultos de las mercaderías, y ciertos aspectos del contenido que deben tener los documentos de transporte multimodal.

18. La Asamblea General, en su resolución 33/160 de 20 de diciembre de 1978, decidió que la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD convocara una conferencia de plenipotenciarios acerca de un convenio sobre el transporte multimodal internacional. Se espera que la conferencia se convoque para noviembre de 1979.

19. Las comisiones regionales han colaborado con la UNCTAD en la elaboración de un proyecto de convención sobre el transporte multimodal internacio-

nal mediante la organización de seminarios regionales y reuniones preparatorias acerca del tema, la preparación de documentos de trabajo y el suministro de asistencia técnica a los Estados de la región con anterioridad a su participación en los períodos de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental para un convenio sobre el transporte multimodal internacional de la UNCTAD.

20. Varias organizaciones internacionales han seguido de cerca la labor del Grupo Preparatorio Intergubernamental de la UNCTAD asistiendo a sus reuniones o presentado sus puntos de vista en comentarios por escrito. Entre esas organizaciones internacionales, se cuenta, entre otras, la OCMI, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Liga de los Estados Arabes, la Organización de la Unidad Africana (OUA), la Organización de los Estados Americanos (OEA), la Comunidad Económica Europea (CEE), la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril (OCTI), el Consejo de Cooperación Aduanera (CCA), la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (BIMCO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Cámara Internacional de Navegación Marítima (ICS), la Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados (FIATA), el Comité Marítimo Internacional (CMI) y la Asociación Internacional de Armadores (INSA).

b) *Trabajos no vinculados con la labor de la UNCTAD sobre el transporte multimodal*

21. El Instituto Internacional para la Unificación del derecho Privado (UNIDROIT) preparó en 1965 el primer proyecto de convención en materia de transporte multimodal: el proyecto de convención sobre el contrato de transporte internacional combinado de mercaderías (Proyecto de Roma, 1965). En 1969, el Comité Marítimo Internacional aprobó un proyecto de convención relativo a los transportes combinados de mercaderías (Reglas de Tokio, 1969). Este proyecto de convención fue examinado en una reunión en mesa redonda de organizaciones internacionales convocada por el UNIDROIT en 1970, que aprobó un proyecto de convención sobre el transporte internacional combinado de mercancías (proyecto de la mesa redonda, 1970). El proyecto de la mesa redonda fue objeto de nuevos debates en reuniones conjuntas de la Organización Consultiva Marítima Internacional y la Comisión Económica para Europa, que desembocaron en 1972 en la preparación de un proyecto de convención sobre el transporte internacional combinado de mercancías (convención TCM, 1972). Sin embargo, el examen del proyecto de convención TCM no fue incluido por el Consejo Económico y Social en el programa de la Conferencia de las Naciones Unidas/OCMI sobre el Transporte Internacional en Contenedores, celebrada en 1972. La Conferencia, que brindó la oportunidad para el intercambio de opiniones sobre cuestiones de política general relativas al transporte multimodal internacional, aprobó una resolución que posteriormente sirvió de base para la resolución 1734 (LIV) del Consejo Económico y Social, de 10 de enero de 1973<sup>7</sup>.

22. Varias organizaciones internacionales han elaborado normas uniformes o formularios que se refieran

<sup>7</sup> Véase el párrafo 8 *supra*.

al transporte intermodal de mercancías. Entre dichas normas uniformes o formularios, figuran los siguientes:

a) Las Reglas uniformes relativas al documento de transportes combinados (Reglas CCI), de la Cámara de Comercio Internacional (publicación 298 de la CCI, editada en 1975, en la que se incorporó la publicación 273 de 1973 de la CCI sobre este tema, pero revisada en lo tocante a la responsabilidad del empresario de transporte combinado en concepto de demoras);

b) El Conocimiento de Embarque para Transporte Combinado (COMBICONBILL), aprobado y recomendado en 1971 por la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (CMIB);

c) Las Condiciones tipo que rigen los conocimientos de embarque para transporte combinado de la FIATA, aprobadas por la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores y Asimilados (FIATA) en 1970, que a partir de su revisión de 1978 están sujetas a las Reglas uniformes relativas al documento de transportes combinados de la CCI;

d) El documento de transporte combinado (formulario tipo de la AIA), aprobado y recomendado por la asociación Internacional de Armadores (AIA) en 1974;

e) El documento de transporte combinado (COMBIDOC), emitido conjuntamente por la CMIB y la AIA en 1977, y aprobado por la Cámara de Comercio Internacional por estimar que satisfacía todos los requisitos de sus Reglas uniformes relativas al documento de transportes combinados;

f) La Recomendación de un formato de conocimientos de embarque para el transporte combinado, que figura en la versión recientemente editada de la publicación de la Cámara Internacional de Navegación Marítima titulada "Recomendaciones sobre el formato de los conocimientos de embarque".

23. En 1960, los Estados socialistas de Europa Oriental aprobaron un acuerdo relativo al transporte combinado de mercancías por ferrocarril y por agua.

24. La Asociación del Transporte aéreo Internacional ha elaborado un sistema en que se utiliza el conocimiento de embarque aéreo tipo como único documento para el embarque aéreo tipo como único documento para el transporte multimodal en los casos de transporte en que participan aviones y camiones y el porteador aéreo es el empresario responsable del transporte multimodal.

25. La Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril (OCTI) convocará en 1980 una conferencia para examinar la revisión del convenio CIM de 1970 relativo al transporte de mercaderías por ferrocarril y el convenio CIV de 1970 sobre transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril. La Conferencia de Revisión tendrá asimismo oportunidad de examinar la posible armonización de las normas sobre transporte internacional por ferrocarril con las normas que rigen los demás modos de transporte internacional.

26. En 1976, la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) preparó un informe sobre transporte terrestre internacional multimodal, en que se identificaron los obstáculos principales para el establecimiento de servicios multimodales de transporte terrestre en la región. Actualmente, la CEPAL está preparando un proyecto de convención latinoamericana sobre responsabilidad civil de los porteadores en el transporte te-

rrrestre internacional. En el proyecto de convención se piensa aplicar las mismas normas sobre responsabilidad a los porteadores por carretera y por ferrocarril.

27. El Comité de Expertos en Transporte de Mercaderías Peligrosas, establecido por el Consejo Económico y Social y cuyos servicios de secretaría son suministrados por la Comisión Económica para Europa, está dedicado a elaborar normas comunes relativas al embalaje, la rotulación y la manipulación de mercaderías peligrosas. Habitualmente, el Comité formula recomendaciones que luego son puestas en práctica por los gobiernos, como reglamentaciones nacionales, y por las organizaciones internacionales, cuyas reglamentaciones incorporan a las recomendaciones o siguen su modelo. El Comité está considerando la posibilidad de elaborar una convención internacional sobre el transporte de mercaderías peligrosas por cualquier medio de transporte.

28. La Cámara de Comercio Internacional, la Unión Internacional de Transportes por Carretera, la Unión Internacional de Ferrocarriles y la Unión Internacional de Empresas Combinadas de Transporte por Ferrocarril y Carretera han Combinadas de Transporte por Ferrocarril y Carretera han emprendido conjuntamente un estudio de los servicios combinados de transportes por ferrocarril y carretera para el tráfico internacional.

#### B. Contratos de fletamento

29. El tema de los contratos de fletamento figura en el programa de labor del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo desde su primer periodo de sesiones, celebrado en 1969. En su cuarto periodo de sesiones (27 de enero a 7 de febrero de 1975), el Grupo de Trabajo examinó un informe preparado por la secretaría de la UNCTAD sobre el tema de las pólizas de fletamento (TB/B/C.4/ISL/13). En dicho informe se examinaban las cláusulas principales de los contratos de fletamento por viaje y de los contratos de fletamento por tiempo determinado. En el informe se sugería también que se considerase la posibilidad de preparar normas internacionales obligatorias sobre determinados aspectos de las responsabilidades respectivas del armador y el fletador.

30. El Grupo de Trabajo de la UNCTAD pidió que la secretaría de la UNCTAD preparase nuevos estudios que comprendiesen un análisis comparativo de las cláusulas principales de los contratos de fletamento por viaje y los contratos de fletamento por tiempo determinado. Dichos estudios están actualmente en preparación y se prevé que el Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo se reúna en 1981 para decidir acerca de sus actividades futuras relacionadas con el tema de las pólizas de fletamento sobre la base de los nuevos estudios.

31. En una conferencia celebrada en septiembre de 1977, el Comité Marítimo Internacional aprobó un proyecto de definiciones relativas a los contratos de fletamento (estadias). Actualmente, las definiciones son objeto de examen por un Grupo de Trabajo Conjunto formado por expertos designados por el Comité Marítimo Internacional, el Consejo General de Navegación Marítima Británico y la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico.

## C. Seguros marítimos

32. El tema de los problemas jurídicos en materia de seguros marítimos figura en el programa de trabajo del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo desde su primer período de sesiones, celebrado en 1969. La secretaria de la UNCTAD ha publicado recientemente un informe (TD/B/C.4/ISL/27 y Add.1), en el que se examinan los diversos aspectos jurídicos y documentales de las fórmulas contractuales de los seguros marítimos de casco y de carga. En el informe se identifican los problemas jurídicos derivados de las ambigüedades, desigualdades o lagunas de dichas fórmulas contractuales y se analizan las esferas en que se justifica introducir mejoras. El informe recomienda también que se pida a un grupo internacionalmente representativo de expertos en materia de seguros marítimos, integrado por representantes de los aseguradores y los asegurados, que elabore una base jurídica internacionalmente aceptada para los contratos de seguro marítimo.

33. El grupo de trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo examinará el informe de la secretaria de la UNCTAD sobre el seguro marítimo en su sexto período de sesiones, que se celebrará en junio de 1979, en cuya oportunidad decidirá acerca de la labor futura relativa al tema de los seguros marítimos. En el párrafo 251 del documento TD/B/C.4/ISL/27 se sugiere que el Grupo de Trabajo convoque un grupo especial de expertos oficiales y del sector de los seguros, representativo de los aseguradores y de los asegurados del casco y de la carga, para examinar la conveniencia y la viabilidad de elaborar: a) una serie de condiciones internacionales uniformes no obligatorias de carácter general, de común acuerdo y sobre una base internacional que abarque todo el sector de los seguros; b) una convención internacional sobre el seguro marítimo, y c) una base jurídica común para los contratos de seguro de transporte por cualquier medio.

34. No hay ninguna convención internacional que regule el tema de los seguros marítimos. La Asociación de Derecho Internacional intentó lograr cierta uniformidad en esta esfera al elaborar en 1901 las Reglas de Glasgow sobre seguros marítimos. Las Reglas, que habían de incorporarse por contrato en las pólizas de seguro marítimo, no lograron aceptación general.

35. La Comisión de las Comunidades Europeas está estudiando ahora un proyecto de directriz sobre la coordinación de las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas en materia de contratos de seguro. Aún no se ha decidido si el proyecto de directriz se aplicará también a los contratos de seguros marítimo.

36. La Unión Internacional de Seguros del Transporte y la Cámara de Comercio Internacional han editado conjuntamente una publicación titulada "Cuadros de equivalencias prácticas de los principales términos, cláusulas y condiciones de cobertura usados en diversos países en materia de seguro de la carga contra los riesgos del transporte internacional". La tercera edición de esta publicación apareció en 1969.

37. El Comité de Desarrollo del Comercio de la Comisión Económica para Europa ha establecido un Grupo de Trabajo *ad hoc* sobre problemas de seguros, encargado de estudiar los problemas relacionados con los seguros y reaseguros de transportes, que tendrán

particular importancia para las relaciones comerciales internacionales.

38. Cabe señalar que, para el cuarto período de sesiones (noviembre de 1977) del Grupo Preparatorio Intergubernamental para un Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional, la secretaria de la UNCTAD había preparado un informe sobre la posibilidad de establecer clubes de protección e indemnización en los países en desarrollo. El Grupo Preparatorio Intergubernamental también se ha ocupado de la cobertura del seguro y de las garantías que abarquen la responsabilidad de los empresarios del transporte multimodal por daños a la carga o pérdida de ésta, por violación de las reglamentaciones aduaneras y de otra índole del país en que ejerce el comercio la empresa de transporte multimodal y por las pérdidas o daños sufridos por terceros. Sin embargo, en el Grupo Preparatorio Intergubernamental para un Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional hay acuerdo en que debe mantenerse el papel tradicional del seguro marítimo de la carga como fuente principal de protección contra las consecuencias económicas de la pérdida de la carga o los daños a ésta<sup>8</sup>.

39. De acuerdo con las leyes de numerosos Estados, los principios de la avería gruesa aplicables al transporte marítimo de mercaderías suelen tomarse de un conjunto de reglas elaborado conjuntamente por las asociaciones nacionales de derecho marítimo, conocido como las Reglas de York y Amberes. Dichas Reglas, cuya última revisión tuvo lugar en 1974 en la Conferencia de Hamburgo del Comité Marítimo Internacional, se incorporan normalmente en los contratos de transporte marítimo y son ejecutadas voluntariamente por los armadores, los cargadores-consignatarios y los aseguradores.

40. Una de las recomendaciones adoptadas en el primer período de sesiones de la UNCTAD en 1964 se refería, entre otras cosas, al tema de los seguros marítimos. La recomendación A.IV.23 decía que "las organizaciones internacionales competentes" debían examinar "la posibilidad de adoptar: a) Cláusulas uniformes para los seguros de transporte marítimo, terrestre y aéreo".

41. A partir de 1969, los seguros marítimos han figurado en el programa de la Comisión de Comercio Invisible y de la Financiación relacionada con el Comercio de la UNCTAD. Para el séptimo período de sesiones (1975) de dicha Comisión, la secretaria de la UNCTAD preparó un estudio titulado "El seguro marítimo de la carga", en que se analizaban los aspectos institucionales del seguro marítimo de la carga y se exploraban los problemas comerciales y económicos experimentados por los mercados del seguro marítimo de la carga de los países en desarrollo (TD/B/C.3/137) se preconizaba la política de asegurar los grandes riesgos, incluidos los riesgos comprendidos en el seguro de casco, en los mercados internos de seguros de los países en desarrollo, y en 1977 la Comisión del Comercio Invisible y de la Financiación relacionada con el Comercio de la UNCTAD en su resolución 13 (VIII), hizo suya dicha política.

<sup>8</sup> Informe del Grupo Preparatorio Intergubernamental para un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional acerca de la primera parte de su tercer período de sesiones (Ginebra, 16 de febrero al 4 de marzo de 1976), TD/B/602; TD/B/AC.15/18, anexo I, parte B.

## D. Transporte por contenedores

42. Sobre la base de la decisión 6 (LVI) del Consejo Económico y Social, de 14 de mayo de 1974<sup>9</sup>, la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD aprobó la decisión 118 (XIV) de 13 de septiembre de 1974 por la que se estableció el Grupo Intergubernamental Especial sobre las normas aplicables a los contenedores para el transporte multimodal internacional. Se pidió al Grupo Intergubernamental Especial, entre otras cosas, que examinase la viabilidad y conveniencia de preparar un acuerdo internacional sobre normas aplicables a los contenedores. El mandato del Grupo Intergubernamental Especial sobre las normas aplicables a los contenedores para el transporte multimodal internacional fue renovado en septiembre de 1977 por la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD en su decisión 157 (XVII).

43. En los dos períodos de sesiones del Grupo Intergubernamental Especial sobre las normas aplicables a los contenedores para el transporte multimodal internacional celebrados hasta la fecha (el segundo período de sesiones se celebró del 20 de noviembre al 1° de diciembre de 1978) no se alcanzó consenso sobre la viabilidad y conveniencia de un acuerdo internacional obligatorio sobre las normas aplicables a los contenedores empleados en el transporte multimodal internacional.

44. Las comisiones regionales, así como diversas organizaciones internacionales, incluso, entre otras, la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, la Organización de Aviación Civil Internacional, la Comunidad Económica Europea, la Organización de los Estados Americanos, la Comunidad del África Oriental (CAO), la Cámara Internacional de Navegación Marítima, la Organización Internacional de Normalización y la Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados, han participado en los trabajos del Grupo Intergubernamental Especial sobre las normas aplicables a los contenedores para el transporte multimodal internacional.

45. La cuestión de las normas aplicables a los contenedores se estudió en la Conferencia Naciones Unidas/OCMI sobre el transporte internacional en contenedores, de 1972 (13 de noviembre a 2 de diciembre de 1972). Los principales trabajos preparatorios para esa Conferencia se realizaron por la OCMI y la Comisión Económica para Europa sobre la base de los trabajos anteriores efectuados por el UNIDROIT y el Comité Marítimo Internacional. La Conferencia aprobó la resolución 4, referente a las normas aplicables a los contenedores, que constituyó después la base de la decisión 6 (LVI) del Consejo Económico y Social, de 14 de mayo de 1974<sup>9</sup>.

46. En la Conferencia Naciones Unidas/OCMI sobre el transporte internacional en contenedores de 1972, aunque no se logró alcanzar acuerdo acerca del proyecto de convención sobre el contrato de transporte combinado (convención TCM), se aprobó el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores. Ese Convenio fue resultado de los trabajos de la OCMI sobre los aspectos relativos a la seguridad y técnicos del transporte en contenedores y ha estado en vigor desde 1977. Los dos objetivos fundamentales del Convenio son el mantenimiento de la seguridad en el transporte y manejo de los contenedores y el aumento de la eficiencia

en el transporte multimodal internacional de contenedores. Las normas de seguridad establecidas en el Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores se aplican a todos los modos de transporte.

47. La Organización Internacional de Normalización (ISO), por intermedio de su Comité Técnico 104 "contenedores de carga", ha venido formulando desde 1960 normas que permiten el movimiento intermodal de las mercaderías contenedorizadas sin necesidad de nueva manipulación física de las mercaderías en cada etapa del transporte. Ello permite obtener importantes economías a través de reducciones significativas en el tiempo de manipulación y de espera de los transportadores, los costos de manipulación, los daños sufridos por la carga, el pillaje, la documentación y el tiempo de transporte.

48. La Organización Internacional de Normalización (ISO) se ocupa del desarrollo y la ulterior publicación de normas internacionales sobre la intercambiabilidad intermodal de los contenedores, que toman en consideración los factores técnicos, prácticos, económicos y de seguridad en juego. Las normas aplicables a los contenedores de carga se refieren en particular a las dimensiones, especificaciones y ensayos sobre resistencia, características de manejo, e identificación y marcado de los contenedores. En el Comité Técnico 104 de la ISO se consideran los intereses y puntos de vista de los productores, los abastecedores, los usuarios (incluso los consumidores), los gobiernos y la comunidad científica, y se tienen en cuenta también las exigencias particulares de los transportadores por ferrocarril, mar y carretera y de las reglamentaciones nacionales de transporte. Aunque las normas internacionales de la ISO no son obligatorias, las normas relativas a los contenedores han tenido amplia aplicación.

49. En la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la Junta de Dispositivos Unitarios de Carga ha establecido diversos tamaños normalizados para los contenedores y se propone desarrollar también normas aplicables a los módulos menores. A juicio de la IATA, para alcanzar la plena compatibilidad de los contenedores en el transporte por vías navegables, tierra y aire, será preciso establecer normas internacionales o especificaciones relativas a la altura de la base de carga de los vehículos de transporte por carretera.

50. Debe señalarse que en el transporte aéreo de carga se están aplicando dispositivos unitarios de carga ajustados a normas establecidas por tres organizaciones distintas: la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, la Asociación de Transporte Aéreo/Sociedad de Ingenieros de Automotores, y la Organización Internacional de Normalización.

51. La Comisión Económica para Europa se ha ocupado de las cuestiones aduaneras referentes a los contenedores y ha establecido un Grupo de Relatores respecto del tema. Se han aprobado dos convenios aduaneros sobre contenedores sobre la base de los trabajos realizados en la Comisión Económica para Europa, uno el 18 de mayo de 1956 y otro el 2 de diciembre de 1972.

52. Cabe observar, asimismo, que los comités técnicos que actúan dentro de la Organización Internacional de Normalización se ocupan del desarrollo de normas internacionales voluntarias sobre las dimensiones de las paletas para el transporte directo de mercaderías (ISO/TC 51, "Paletas para el método de carga unitaria de manipulación de los materiales") y

<sup>9</sup> Véase el párrafo 9, *supra*.

para la normalización en la esfera de los embalajes (ISO/TC 122, "Embalajes").

53. EL UNIDROIT ha estudiado la conveniencia y viabilidad de preparar disposiciones uniformes sobre la situación jurídica de los contenedores y otras unidades de carga, como las gabarras procedentes de buques de altura, las paletas y los iglús. Sin embargo, después de examinar la cuestión, la Junta del UNIDROIT decidió suprimir el tema de la "situación jurídica de los contenedores y otras unidades de carga" de su programa de trabajo para 1978-1980.

#### E. La expedición de mercaderías

##### a) El expedidor que actúa como representante

54. Existen dos clases fundamentalmente distintas de expedidores de carga en el transporte internacional. El del primer tipo actúa estrictamente en calidad de representante, por lo general del cargador, pero en algunos casos del transportista. Habitualmente, el expedidor actúa como representante del cargador organizando el transporte de las mercaderías y ocupándose de los detalles administrativos relacionados con el transporte. El agente de expedición no emite su propio documento de transporte o conocimiento de embarque y no asume responsabilidad por la realización normal del transporte por el transportista o transportistas. Respecto de éste, el contrato de transporte se celebra entre él y el cargador y no entre él y el agente de expedición.

55. Habida cuenta de que el expedidor actúa sólo en calidad de representante, las relaciones entre el expedidor y el cargador o el transportista en cuyo nombre actúa el expedidor se rigen por las normas nacionales e internacionales corrientes aplicables a la "representación". Cabe mencionar, en consecuencia, los trabajos de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado sobre el derecho aplicable a la representación. En junio de 1977, un Comité Especial de la Conferencia de La Haya completó su labor sobre un proyecto de convenio sobre el derecho aplicable a la representación, y el convenio se firmó el 14 de marzo de 1978. El Convenio abarca las relaciones entre el principal y el representante y las relaciones de ambos con terceros en lo relativo a las actividades del representante.

56. Cabe señalar, asimismo, que del 28 de mayo al 13 de julio de 1979 se celebrará en Bucarest, Rumania, una conferencia de plenipotenciarios para examinar el proyecto de convención por el que se establece una ley uniforme sobre representación comercial de carácter internacional en la compraventa de mercaderías, preparado por el UNIDROIT.

57. EL UNIDROIT completó en 1966 la preparación de un proyecto de convención sobre el contrato de comisión para agentes de expedición en relación con el transporte internacional de mercaderías. En abril de 1976, en una reunión de representantes del UNIDROIT, la Cámara de Comercio Internacional y la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores y Asimilados, se decidió que no se redactarían reglas uniformes sobre la comisión en los transportes basadas en el proyecto de convención del UNIDROIT, de 1966. En el programa de trabajo del UNIDROIT para el trienio 1978-1980 se suprimió expresamente la labor relativa al tema "Comisión en los transportes".

58. Cabe observar que, en 1957, la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores y Asimilados

se implantó el Certificado de Transporte del Agente de Expedición (documento "FCT"), en el cual se aclara que el agente de expedición no actúa como transportista y que sólo asume responsabilidad por el debido cuidado en la elección de los transportistas y en la transmisión de las instrucciones a los transportistas. Conforme al documento "FCT", el agente de expedición no responde ante el cargador por el desempeño del transportista.

##### b) El expedidor que actúa como principal

59. El segundo tipo de expedidor, en el transporte internacional, actúa como principal, es decir, en nombre propio. El expedidor de esta clase reúne y consolida embarques menores de diversos cargadores y asume la responsabilidad del transporte de las mercaderías desde el punto de recepción hasta el punto final de destino. El transporte puede realizarse utilizando más de un modo, y el expedidor puede cumplir parte del transporte por sí mismo o encomendar su cumplimiento a uno o más transportistas. Por lo general, estos expedidores emiten su propio documento de transporte o conocimiento de embarque al cargador (que puede no conocer siquiera la identidad del verdadero transportista o transportistas) y cobra una única suma global por el transporte desde el punto de recibo hasta el de destino final. A los efectos del contrato de transporte con el verdadero transportista o transportistas, el cargador es el expedidor.

60. En el transporte multimodal, el expedidor es a menudo el empresario de transporte multimodal. El expedidor decide entonces tanto acerca de los modos de transporte como de los transportistas que se emplearán en cada modo. La labor de las organizaciones internacionales en la esfera del transporte multimodal, expuesta más arriba en la parte II. A del presente informe, tiene, en consecuencia, aplicación directa a la situación jurídica del expedidor que actúa como principal en nombre propio.

61. Las responsabilidades del expedidor que actúa como empresario de transporte multimodal pueden ampliarse respecto de los tramos del transporte en que él mismo desempeña funciones de depositario u organice la contratación de un depositario. Las mercaderías pueden estar almacenadas durante cierto tiempo mientras el expedidor consolida la carga o espera el medio de transporte que debe recogerla, mientras las mercaderías se transfieren de uno a otro modo de transporte, o en el lugar de destino hasta que pueden ser entregadas al consignatario. El UNIDROIT está examinando actualmente la conveniencia y viabilidad de formular un proyecto de reglas uniformes sobre el contrato de depósito. Un Grupo de Estudio del UNIDROIT aprobó en enero de 1979, con algunas modificaciones, un conjunto de artículos proyectados por la secretaria del UNIDROIT sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales internacionales en relación con el transporte internacional. El proyecto aprobado por el Grupo de Estudio será presentado a la Junta de Gobierno del UNIDROIT para que decida acerca de los trabajos futuros en la materia.

62. El expedidor también puede asumir las responsabilidades de presentar la documentación necesaria para asegurar los permisos de exportación o importación, obtener los despachos de aduanas mientras las mercaderías se encuentran en tránsito, y actuar como agente de aduanas. En esos casos, tendría que tener en cuenta los reglamentos de aduanas aplicables y de los acuerdos internacionales relativos al tránsito aduanero.

Algunos de los principales acuerdos internacionales sobre aduanas son los siguientes:

a) Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los carnets TIR (convenios TIR de 1959 y 1975), elaborados con el patrocinio de la Comisión Económica para Europa;

b) Convenio internacional para la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros, y su anexo E.I relativo al tránsito aduanero (convenio de Kioto de 1974), elaborado por el Consejo de Cooperación Aduanera;

c) Convenio aduanero relativo al tránsito internacional de mercancías (Convenio ITI de 1971), elaborado por el Consejo de Cooperación Aduanera;

d) Convenios aduaneros sobre contenedores de 1956 y 1972;

e) Convenio relativo al despacho de aduanas para el transporte internacional de mercancías por carretera, de 1965, preparado con el patrocinio del Consejo de Asistencia Económica Mutua;

f) Sistema de Tránsito de la Comunidad Económica Europa;

g) Convenio internacional para facilitar el paso de fronteras a mercaderías transportadas por ferrocarril (Convenio TIF de 1952), preparado con el patrocinio de la Comisión Económica para Europa;

h) Convenio aduanero relativo al carnet ATA para la admisión temporal de mercancías (Convenio ATA de 1961), elaborado por el Consejo de Cooperación Aduanera.

63. El Consejo de Cooperación Aduanera ha examinado el establecimiento de una vinculación entre los sistemas de tránsito aduanero actualmente vigentes conforme a diversos acuerdos internacionales. Ese tema también se estudia en la región europea por el Comité de Transporte Interior de la Comisión Económica para Europa.

### III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

64. De los cinco temas relativos al derecho de los transportes que se han examinado en esta reseña, la responsabilidad primordial en el sistema de las Naciones Unidas se ha encomendado a la UNCTAD respecto del transporte multimodal y de la contenedorización, en virtud de resoluciones del Consejo Económico y Social y de la Asamblea General. Dentro de la UNCTAD, se ha completado la labor destinada a la elaboración de un proyecto de convenio sobre transporte intermodal internacional. En cambio, aunque la UNCTAD ha establecido un grupo intergubernamental sobre normas aplicables a los contenedores, ese grupo no ha logrado todavía alcanzar consenso acerca de la viabilidad y conveniencia de un acuerdo internacional que imponga nor-

mas obligatorias respecto de los contenedores empleados en el transporte internacional.

65. Los temas de los contratos de fletamento y el seguro marítimo han figurado desde 1969 en el programa de labor del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo. Aunque la secretaría de la UNCTAD ha realizado estudios importantes acerca de ambos temas, ningún órgano de la UNCTAD parece haber adoptado aún decisiones acerca de la conveniencia de elaborar una reglamentación internacional sobre ninguno de esos temas. Cabe observar que, en el estudio de la secretaría de la UNCTAD, de 1974, sobre los contratos de fletamento<sup>10</sup>, se formuló la sugerencia de que podría encomendarse al Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo de la CNUDMI la tarea de elaborar una reglamentación internacional de ciertos aspectos de los contratos de fletamento. La comisión tal vez desee examinar la posibilidad de informar a la UNCTAD si está dispuesta a emprender trabajos sobre esos temas, encaminados a la elaboración de reglamentaciones internacionales. Asimismo, la Comisión tal vez desee examinar la posibilidad de explorar por sí misma la viabilidad y conveniencia de la elaboración de un acuerdo internacional sobre reglas uniformes en materia de contratos de fletamento o de seguro marítimo.

66. En la actualidad, ninguna organización internacional está dedicada a labores directamente enfocadas sobre los problemas jurídicos derivados de la participación de expedidores en el transporte internacional de mercaderías. Sin embargo, la labor de la UNCTAD acerca del transporte multimodal y de las responsabilidades del empresario del transporte multimodal abarcan las cuestiones jurídicas vinculadas con la participación de los expedidores que actúan como principales en las operaciones internacionales de transporte multimodal.

67. La Comisión tal vez desee examinar también si resultaría conveniente una convención internacional o los expedidores cuya participación en el transporte internacional se estrictamente en calidad de representantes. El punto de partida para el examen del tema por la Comisión podría ser el proyecto de convención del UNIDROIT, de 1966, sobre el contrato de comisión para agentes de expedición en relación con el transporte internacional de mercaderías.

68. La Comisión tal vez desee examinar, además, si corresponde que informe a las comisiones regionales de las Naciones Unidas de su disposición de suministrar asistencia técnica y para la redacción de sus proyectos relativos a la preparación de acuerdos o reglamentaciones regionales acerca del transporte por tierra y aguas interiores.

<sup>10</sup> "Contratos de fletamento: informe de la secretaría de la UNCTAD", TD/B/C.4/ISL/13, párrs. 537 y 538.

### B. Lista de documentos pertinentes no reproducidos en el presente volumen

<i>Título o descripción</i>	<i>Signatura del documento</i>
Situación de las firmas y ratificaciones del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo), aprobado en Hamburgo el 30 de marzo de 1978; nota del Secretario General .....	A/CN.9/174