



CABINET DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
DE LA CNUCED

SECRETARY-GENERAL'S
OFFICE

Télégrammes : UNATIONS, GENEVE
Télex : 41 29 62 UNO CH
Téléfax : +41 22 917 00 42
Téléphone : +41 22 917 12 34

Palais des Nations
CH - 1211 GENEVE 10

Ref. No : **TDN 932(2)SITE**_(02/308L)
(à rappeler dans la réponse)

El Secretario General de la UNCTAD saluda atentamente a los Estados miembros de la UNCTAD y tiene el honor de hacer referencia al Plan de Acción (TD/386) aprobado por la X UNCTAD en Bangkok, en febrero de 2000, en cuyo párrafo 102 se pide a la secretaría que, en estrecha consulta con otras organizaciones internacionales pertinentes, siga realizando estudios del cumplimiento de las normas sobre transporte multimodal.

En consecuencia, la secretaría realizó un estudio de las leyes y reglamentaciones vigentes aplicables al transporte multimodal de mercancías. Los resultados de ese estudio, en que se pone de manifiesto la considerable diversidad de la legislación regional, subregional y nacional, se publicaron en junio de 2001 en un informe acompañado de un cuadro comparativo (*Implementation of Multimodal Transport Rules*, UNCTAD/SDTE/TLB/2 y Add.1). En noviembre de 2001 se convocó una Reunión ad hoc de expertos en normas de transporte multimodal en que se examinó el estado actual de la reglamentación del transporte multimodal. Teniendo presente la gran diversidad de reglamentaciones en el plano internacional, la Reunión recomendó que la secretaría de la UNCTAD estudiara la posibilidad (conveniencia, viabilidad y aceptabilidad) de elaborar un nuevo instrumento internacional, teniendo en cuenta las opiniones de todas las partes interesadas, tanto públicas como privadas. Es con ese objeto que la secretaría de la UNCTAD está recabando opiniones por medio del cuestionario que se adjunta a la presente.

A los efectos de conseguir llevar a término sin demora el estudio, le agradeceríamos que tuviera a bien remitir lo antes posible, y a más tardar el 15 de octubre, el cuestionario debidamente cumplimentado a la secretaría de la UNCTAD, Sra. M. Faghfour, Jefa de la Sección de Asuntos Jurídicos, División de la Infraestructura de Servicios para el Desarrollo y de la Eficiencia Comercial, Palacio de las Naciones, CH-1211 Ginebra 10; *dirección electrónica*: mahindokht.faghfour@unctad.org; *teléfono*: 41 (0)22 917 2021; *fax*: 41 (0)22 917 0504.

(signed)

19 de agosto de 2002

Reglamentación internacional de la responsabilidad en el transporte multimodal

El transporte internacional de mercancías se realiza con una frecuencia cada vez mayor en su forma de puerta a puerta, lo cual entraña la utilización de más de una modalidad de transporte. Aunque existe poca información sobre la proporción total de carga transportada mediante modalidades múltiples, los datos sobre la evolución del tráfico de contenedores proporcionan indicios muy significativos, ya que los contenedores están concebidos para el transporte de puerta a puerta en que se utilizan diferentes medios de transporte.

Desde mediados del decenio de 1960 se ha producido un aumento exponencial del transporte en contenedores, que se prevé que continuará sin interrupciones en el futuro: **el movimiento portuario mundial de contenedores**, es decir, el número de movimientos registrados en los puertos, creció de cero en 1965 a 225.3 millones de unidades transportadas en 2000. Se prevé que el tráfico de contenedores se duplicará con creces para el año 2010 hasta alcanzar unos 500 millones de unidades transportadas; esto representa una tasa de crecimiento anual del 9%. Aunque en el mundo los flujos mayores de contenedores se dan entre Asia, Europa y América del Norte, hay flujos importantes dentro de cada una de las regiones. Se estima que **el comercio marítimo mundial de mercancías en contenedores** se duplicará con creces de 1997 a 2006 hasta alcanzar unos mil millones de toneladas. La mayor parte de estas mercancías en contenedores serán transportadas utilizando más de una modalidad antes de que alcancen su destino final. En 1999, **el valor de las mercancías manufacturadas exportadas** en todo el mundo (f.o.b.) había alcanzado una cifra superior a los 4.2 billones de dólares de los EE.UU. de una cifra global de 5.5 billones de dólares de los EE.UU. que correspondería a la totalidad de las mercancías exportadas. La mayoría de esas mercancías de elevado valor se transportan en contenedores y mediante transporte multimodal.

El crecimiento de los transportes en contenedores, junto con los avances tecnológicos que han permitido mejorar los sistemas de traslado de la carga entre diferentes modalidades, han modificado considerablemente las pautas y prácticas modernas de transporte. Los usuarios y los destinatarios a menudo están interesados en tratar con un solo interlocutor (operador de transporte multimodal -OTM), que organiza el transporte de mercancías puerta a puerta y asume la responsabilidad contractual completa, independientemente de si también es o no es la entidad que efectivamente lleva a cabo las diferentes etapas del transporte. Con frecuencia, las mercancías se colocan en contenedores (precintados), construidos para ser transportados puerta a puerta mediante diferentes modalidades de transporte. Como resultado de ello, a menudo es difícil determinar en qué etapa o modalidad de transporte se produjo una pérdida, un daño o una demora en la entrega. Sin embargo, en el presente marco de reglamentación, tanto la incidencia como el alcance de la responsabilidad de un transportista pueden depender fundamentalmente de a) si es posible determinar cuándo se produjo una pérdida y b) si se puede determinar cuál de las numerosas normas y/o reglamentaciones que es posible que se apliquen al caso será considerada pertinente en una instancia judicial determinada.

El régimen actual en materia de responsabilidad no ha tenido en cuenta la evolución que se ha producido en las pautas, la tecnología y los mercados de transporte. No existe un régimen internacional uniforme en vigor que regule la responsabilidad por pérdida, daño o demora que se produzca en el transporte multimodal. Por el contrario, el marco jurídico actual consiste en una serie compleja de convenciones internacionales elaboradas para regular el

transporte unimodal, y en una diversidad de acuerdos regionales, leyes nacionales y contratos con condiciones uniformes. Como resultado de ello, tanto las normas sobre responsabilidad aplicables como el grado y el alcance de la responsabilidad del transportista varían enormemente de un caso a otro y son imprevisibles¹.

A lo largo de los años ha habido varios intentos de elaborar una serie de normas de reglamentación de la responsabilidad en el ámbito del transporte multimodal, pero ninguno de ellos ha permitido establecer una uniformidad a nivel internacional. En 1980 se aprobó el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (Convenio TM), que al no haber logrado el número necesario de ratificaciones no pudo entrar en vigor. En 1992, se preparó una serie de condiciones contractuales uniformes para su inclusión en los contratos comerciales (Reglas de la UNCTAD y la CCI relativas a los documentos de transporte multimodal). Sin embargo, esas Reglas, al tener un carácter contractual, están sujetas por definición a las disposiciones imperativas de la legislación vigente, por lo que no constituyen un medio eficaz de lograr la uniformidad en el plano internacional.

Han transcurrido más de 20 años desde que se aprobó el Convenio TM. Durante ese período, la mundialización, junto con la considerable transformación que se ha producido en la tecnología de las comunicaciones y los cambios que todo ello ha provocado en la demanda, han hecho que el transporte multimodal haya adquirido una importancia mayor. En respuesta a esas transformaciones, y teniendo en cuenta la carencia de una reglamentación internacional uniforme de la responsabilidad, se han promulgado al mismo tiempo numerosos instrumentos legislativos nacionales, regionales y subregionales de carácter diverso, basados a menudo hasta cierto punto en el Convenio TM o en las Reglas de la UNCTAD y la CCI, que, sin embargo, han promovido una tendencia hacia una mayor "desunificación" en el plano internacional. Recientemente un Grupo de Trabajo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL) ha iniciado el examen de un "Proyecto de instrumento sobre el derecho del transporte"² y de la cuestión de si ese Proyecto de instrumento, elaborado principalmente para regular el transporte marítimo de mercancías, debería aplicarse también a todos los contratos multimodales que incluyan un tramo marítimo.

Con estos antecedentes y especialmente teniendo presente el crecimiento constante del transporte multimodal internacional, quizás fuera apropiado llevar a cabo un nuevo examen de la necesidad de un instrumento internacional eficaz de reglamentación del transporte multimodal.

¹ Véase UNCTAD, *Implementation of Multimodal Transport Rules* (UNCTAD/SDTE/TLB/2 y Add.1), disponible en el sitio en la Web www.unctad.org.

² Documentos A/CN.9/WG.III/WP.21 y Add.1 del UNCITRAL, disponibles en el sitio en la Web www.uncitral.org.

TDN 932(2) SITE

Cuestionario sobre la reglamentación del transporte multimodal

1. Teniendo presente el crecimiento constante del transporte multimodal:

- | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|
| | Si | No |
| (a) ¿Considera satisfactorio el marco jurídico vigente? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Si | No |
| (b) ¿Considera que ese marco jurídico es eficaz en función de los costos? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Comentarios adicionales, si los hubiera:

.....

.....

.....

.....

.....

2. El Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de 1980 (Convenio TM) nunca entró en vigor, aunque un número considerable de sus disposiciones han sido incluidas en diversas leyes y reglamentaciones regionales, subregionales y nacionales.

En su opinión, ¿cuáles son los motivos por los que ese Convenio no obtuvo suficientes ratificaciones para entrar en vigor?

.....

.....

.....

.....

.....

3. ¿Considera conveniente que se disponga de un instrumento internacional que regule la responsabilidad en el ámbito del transporte multimodal?

Si	No
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. De ser así, ¿cuál de los criterios siguientes considera más apropiado?:

- | | |
|--|--------------------------|
| (a) Elaboración de un nuevo instrumento internacional que regule el transporte multimodal; | <input type="checkbox"/> |
| (b) Revisión del Convenio TM de 1980 | <input type="checkbox"/> |
| (c) Aplicación de un régimen internacional de responsabilidad en el transporte marítimo de mercancías a todos los contratos de transporte multimodal que entrañen un tramo marítimo; | <input type="checkbox"/> |

- (d) Aplicación de un régimen internacional de responsabilidad en el transporte por carretera de mercancías a todos los contratos de transporte multimodal que entrañen un tramo por carretera;
- (e) Otros criterios.

Otros comentarios adicionales, si los hubiera:

.....

.....

.....

.....

.....

5. Si se emprendieran iniciativas concertadas para elaborar un nuevo instrumento internacional, ¿daría su apoyo a esas iniciativas?

Si No

6. El posible instrumento que se elaborase de reglamentación del transporte multimodal, ¿debe reglamentar la responsabilidad por demora?

Si No

7. ¿Cuál de los regímenes de responsabilidad que se indican a continuación considera que es más apropiado para un instrumento de reglamentación del transporte multimodal?:

(a) Sistema uniforme: Se aplican las mismas normas independientemente de la etapa unimodal de transporte durante la cual se produjo la pérdida, daño o demora. No hay diferencia entre los casos en que se puede determinar cuándo se produjo la pérdida y los casos en que no se puede determinar.

(b) Sistema de red: Se aplican normas diferentes dependiendo de la etapa unimodal de transporte durante la cual se produjo pérdida, daño o demora. Existe una serie de normas "opcionales" o "de reserva" para los casos en que no se pueda determinar cuándo se produjo la pérdida, daño o demora.

(c) Sistema modificado: Algunas normas se aplican independientemente de la etapa unimodal de transporte durante la cual se produjo la pérdida, daño o demora, pero la aplicación de otras normas depende de la etapa unimodal de transporte durante la cual se produjo la pérdida, daño o demora.

Comentarios adicionales, si los hubiera:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

8. Si ha expresado una preferencia por la opción 7 b) o 7 c), ¿qué tipos de disposiciones deben variar dependiendo de la etapa unimodal en que se determine que se produjo la pérdida, daño o demora?:

(a) Únicamente las disposiciones sobre limitación de la responsabilidad;

(b) Otros tipos de disposiciones. Por favor proporcione a continuación aclaraciones a ese respecto.

.....
.....
.....
.....
.....

9. En cualquier instrumento internacional de reglamentación del transporte multimodal, la responsabilidad por pérdida, daño o demora debe ser:

(a) (i) Culposa: responsabilidad únicamente en caso de culpa;

(ii) Estricta: responsabilidad independientemente de la culpa.

(b) En todos los casos, la responsabilidad debe estar sujeta a determinadas excepciones.

Si No

10. Sírvase exponer las opiniones que pueda tener sobre la cuestión del límite monetario de la responsabilidad de un transportista u operador de transporte multimodal (OTM) por pérdida, daño o demora:

.....
.....
.....
.....
.....

11. Cualquier instrumento internacional de reglamentación del transporte multimodal debe adoptar la forma de:

- (a) Una convención que es aplicable de modo obligatorio (la aplicación no puede ser excluida por contrato) y que establezca normas obligatorias respecto de la responsabilidad que prevalecerán sobre las condiciones contractuales contradictorias;

- (b) Una convención que sea aplicable de modo no obligatorio (puede ser incluida en el contrato o no), pero que establezca normas obligatorias respecto de la responsabilidad que prevalecerán sobre las condiciones contractuales contradictorias;

- (c) Otras formas.

Comentarios adicionales, si los hubiera:

.....
.....
.....
.....
.....

12. En virtud de las leyes y reglamentos regionales, subregionales y nacionales que regulan el transporte multimodal, el transportista/OTM contractual es responsable del transporte en su totalidad incluso si la realización de algunas partes del transporte o de todas ellas ha sido subcontratada a otros. En su opinión, todo instrumento Internacional de regulación del transporte multimodal debe:

- (a) Adoptar ese mismo criterio;

- (b) Permitir al transportista/OTM contractual no asumir en el contrato determinadas partes del transporte o determinadas funciones relacionadas con el cumplimiento del contrato, mediante la inclusión de una cláusula al efecto en el documento de transporte (o su equivalente electrónico).

13. ¿Cuáles convenios internacionales de reglamentación de la responsabilidad en el transporte de mercancías por mar, tierra o aire ha ratificado su país o a cuáles se ha adherido?

.....
.....
.....
.....
.....

14. Comentarios adicionales (sírvese añadir otras hojas, si fuera necesario):

.....
.....
.....
.....
.....
.....

El cuestionario cumplimentado deberá enviarse a más tardar el 15 de octubre de 2002 a:

Secretaría de la UNCTAD
Sra. Mahin Faghfour
Jefa de la Sección de Asuntos Jurídicos,
División de la Infraestructura de Servicios
para el Desarrollo y de la Eficiencia Comercial
Palacio de las Naciones
CH-1211 Ginebra 10