

NACIONES UNIDAS



CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



LIMITADO

E/CEPAL/L.145

3 de diciembre 1976

ORIGINAL: ESPAÑOL



COMENTARIOS AL TEMARIO PROVISIONAL DE LA SEGUNDA
REUNION REGIONAL LATINOAMERICANA PREPARATORIA
DE LA CONVENCION INTERNACIONAL DE
TRANSPORTE MULTIMODAL

Preparado por el Programa de Transporte Marítimo OEA/CEPAL

1911

1912

1913

1914

SEGUNDA REUNION REGIONAL LATINOAMERICANA PREPARATORIA DE LA CONVENCION
INTERNACIONAL DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Buenos Aires, 13 a 17 de diciembre de 1976

TEMARIO PROVISIONAL

- I Aspectos organizativos: elección mesa, aprobación temario, constitución comisiones.
- II Estado y perspectivas de las negociaciones en Ginebra:
 - a) Análisis de la marcha y resultados de las reuniones del GPI;
 - b) Examen de las perspectivas, en tiempo y alcance, del proyecto de Convención de Transporte Multimodal Internacional.
- III La posición de América Latina: definición de una posición común latinoamericana sobre los siguientes puntos, especialmente respecto de la inclusión de cláusulas de derecho público:
 - a) Ambito de aplicación;
 - b) El contrato de transporte multimodal y su documento;
 - c) Seguros y responsabilidad;
 - d) Aspectos aduaneros;
 - e) Habilitación del empresario de transporte multimodal;
 - f) Adaptación de los términos de embarque al transporte multimodal;
 - g) Relación entre el convenio y aspectos tecnológicos de la unitarización de la carga y del transporte marítimo.
- IV Curso de acción a seguir

I. Introducción

1. El Grupo Preparatorio Intergubernamental (GPI) creado por la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD para elaborar un anteproyecto de convenio sobre el transporte multimodal internacional debió interrumpir, por circunstancias independientes de su voluntad, su tercer período de sesiones el 4 de marzo de 1976 y pidió a la Junta que convocara nuevamente al Grupo para continuar sus sesiones a principios de 1977. Esta reunión ya ha sido fijada para enero de 1977.
2. Al finalizar la primera parte de su tercer período de sesiones, el Presidente del GPI invitó a todos los grupos de países a aprovechar este intervalo para "profundizar en la documentación y considerar su posición a la luz de la labor realizada hasta el presente".
3. Los países latinoamericanos, reconociendo que es necesario y oportuno analizar detenidamente el estado actual de las negociaciones de un convenio sobre el transporte multimodal internacional, se reunirán en Buenos Aires, entre el 13 y el 17 de diciembre 1976, convocados por el Secretario Permanente del Sistema Económico Latinoamericano (SELA), a petición del Grupo Latinoamericano de Ginebra (GRULA), para examinar los antecedentes que permitan definir la posición de América Latina y aportar en forma constructiva al progreso de las deliberaciones a nivel internacional.
4. La posición de los países latinoamericanos, a través de las reuniones celebradas tanto a nivel subregional y regional como mundial, ha ido evolucionando. (Véase CEPAL, Evolución de la posición latinoamericana en relación con las negociaciones de la Convención de Transporte Multimodal Internacional, E/CEPAL/L.141). La presente nota señala

/cuál es

cuál es, en la actualidad, dicha posición según se desprende de las conclusiones alcanzadas y las declaraciones hechas en esas reuniones y ha sido preparada con el propósito de servir de documento de trabajo en la Segunda Reunión Regional Latinoamericana Preparatoria del Convenio Internacional sobre Transporte Multimodal.

5. Para facilitar el acceso a las fuentes de información utilizadas, se ha indicado al final del párrafo o sección la referencia correspondiente al informe de la reunión ó otro documento de base, como sigue:

III GPI: para la primera parte del tercer período de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental para un convenio sobre transporte multimodal internacional (Ginebra, 16 febrero-4 marzo 1976); doc. TD/B/AC.15/18, 18 mayo 1976; doc. E/CEPAL/L.141, anexo III, noviembre 1976;

II GPI: para el segundo período de sesiones del GPI (Ginebra, 11 al 29 noviembre 1974); doc. TD/B/AC.15/11, 31 diciembre 1974;

Mar del Plata: para la Primera Reunión Regional Latinoamericana Preparatoria de la Convención Internacional de Transporte Multimodal (Mar del Plata, 21-30 octubre 1974); doc. GRULA INTERMODAL/G/Rev. 1, 30 octubre 1974;

Lima: para la Segunda Reunión del Consejo de Integración Física de la Junta del Acuerdo de Cartagena (Lima, 7-11 octubre 1974); doc. C-IF/II Informe final/Rev.1, 12 octubre 1974.

/II.A. Definición

II.A. Definición de transporte multimodal internacional

6. Los países latinoamericanos, así como los otros grupos regionales, estuvieron de acuerdo en aceptar como definición de trabajo la siguiente:

"El transporte multimodal internacional es el porte de mercancías de un país a otro por dos o más modos de transporte en virtud de un contrato único (el documento o contrato de transporte multimodal) expedido por la persona o la empresa que organiza este servicio (el empresario de transporte multimodal (ETM)). El ETM actúa como principal, no como agente del cargador, ni en representación suya ni de los transportistas que participan en las operaciones multimodales, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato". (III GPI, § 14).

7. Durante las discusiones, en 1971, de la Convención TCM en las reuniones mixtas OCMI/CEPE, hubo una proposición para definir el transporte multimodal como el "transporte de mercancías sometido por lo menos a dos regímenes jurídicos de transporte", pero como en Europa existen convenciones internacionales para cada uno de los medios individualmente, resultaba indiferente aplicar uno u otro enfoque y se prefirió optar por la definición de "por lo menos dos modos de transporte", en que el Convenio Multimodal se ve como un instrumento legal para vincular adecuadamente las reglas unimodales existentes. En cambio, la situación en América Latina es distinta ya que no existen convenios internacionales para el transporte carretero o ferroviario que armonicen las regulaciones de los países en dichos medios, lo que se traduce en que el transporte internacional realizado por uno solo de estos medios, esté sometido a regímenes jurídicos diferentes en cada país. El enfoque modal tiene la desventaja de poner énfasis en el aspecto físico, oscureciendo la naturaleza intrínsecamente institucional del transporte multimodal.

II.B. Examen

II.8. Examen de las perspectivas, en tiempo y alcance, del proyecto de convenio sobre transporte multimodal internacional

8. En 1974, durante la reunión de Mar del Plata, los países latinoamericanos llegaron a la conclusión que resultaba conveniente, frente a los avances de las nuevas técnicas de transporte, adoptar medidas "encaminadas a:

- a) asegurar el control por parte de los gobiernos de la región sobre las nuevas modalidades de transporte multimodal y la adecuada participación de los países latinoamericanos en dicho transporte;
- b) promover el establecimiento y fortalecimiento de operadores nacionales de transporte multimodal en sus respectivos países".

(Mar del Plata, A. § 2)

9. Asimismo, los países latinoamericanos decidieron participar activamente en la elaboración de un convenio por estimar que si no se adoptaba tal convenio "la expansión del transporte multimodal irá imponiendo, de todas formas, nuevas normas jurídicas y prácticas comerciales" y tampoco se podía correr el riesgo de que "se adoptase un convenio internacional ... sobre la base de los criterios hasta aquí sustentados por los países industrializados".

10. Recientemente en Ginebra, a través del Grupo de los 77 del que forman parte, los países latinoamericanos han ratificado lo declarado en el segundo período de sesiones del GPI en el sentido de que el futuro convenio debiera cumplir las siguientes condiciones:

- a) que el futuro convenio se elaborase en el contexto del establecimiento de un nuevo orden económico internacional (resoluciones 3201 y 3202 (S-VI) de la Asamblea General de las Naciones Unidas);

/b) que

- b) que dicho convenio salvaguardara y promoviera el desarrollo económico y social de los países en desarrollo, en especial el de los países menos adelantados;
- c) que fuese compatible con los acuerdos bilaterales pertinentes y la legislación nacional relativa a la participación en el tráfico;
- d) que el futuro convenio fuese compatible, también con la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas y que incluyese disposiciones sobre las relaciones de las conferencias marítimas y otros porteadores con los cargadores, los ETM, y otras partes interesadas, haciendo prevalecer la Convención sobre un Código de Conducta en caso de conflicto entre ambos convenios, para resguardar así los resultados alcanzados por los países en desarrollo en los foros internacionales. (III GPI, § 7)

11. En vista de la interrupción involuntaria del tercer período de sesiones del GPI, se producirá inevitablemente una demora en la redacción del texto del proyecto de convenio. Si la Junta de Comercio y Desarrollo convoca al Grupo para reunirse por cuarta vez entre octubre y noviembre de 1977 (III GPI, § 105) puede esperarse que la Conferencia de Plenipotenciarios se llevará a cabo recién en 1978.

III.A. Ambito de aplicación del convenio

i) Medios de transporte y tipos de carga

12. Estos dos aspectos, de gran importancia, aún no han sido considerados en profundidad. En efecto, en Ginebra todos los grupos estuvieron de acuerdo en que es necesario "proceder con precaución" sobre la cuestión de la aplicación del convenio a un transporte multimodal que incluyese

/transporte aéreo

transporte aéreo, así como al tipo de mercancías cuyo transporte ampararía el convenio de TM. Específicamente, aún hay dudas respecto de incluir o no incluir a la carga fraccionada. (III GPI, § 58)

13. En 1974, se había acordado que el convenio sería aplicable a todos los medios de transporte y que las cláusulas de derecho privado del convenio "se aplicarán preferentemente al transporte multimodal internacional de carga unitarizada. La carga a granel (sólida, líquida y gaseosa) quedará excluida del convenio". (Mar del Plata, A, § 8 y 9)

Habría dos puntos de la declaración de Mar del Plata que valdría la pena reconsiderar:

- aplicación preferente al transporte de carga unitarizada. Esta posición merece mayor análisis ya que una convención restringida a carga unitarizada podría favorecer indebidamente la introducción de tecnología que no contempla los intereses de los países en desarrollo y privaría a ciertos exportadores de la región de las ventajas potenciales de poder operar bajo un contrato único de transporte multimodal cuando no conviene unitarizar su carga.
- excluir la carga a granel. En la medida que la aplicación del convenio signifique una mayor facilitación de comercio, se podría cuestionar la conveniencia de excluir de estos beneficios a otras formas de carga cuya magnitud es importante dentro del comercio internacional de América Latina.

ii) Ambito geográfico o vínculo territorial

14. Esta es una de las facetas claves en todo convenio sobre transporte internacional, pues bien definido evita o reduce al mínimo la incertidumbre respecto del derecho sustantivo que se aplicará a las transacciones previstas.

/15. Sin

15. Sin embargo, este aspecto - junto con arbitraje y conflicto de leyes - no fue examinado en Mar del Plata, ni en el segundo período de sesiones del GPI, en espera de los resultados de la labor de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI). (Mar del Plata, H. § 1 y II GPI, § 98)

16. En Ginebra, el Grupo de los 77 declaró que "el vínculo territorial del convenio con respecto a un Estado contratante" debía definirse basándose "en los tres criterios siguientes:

- a) el lugar en que el ETM se hace cargo de la mercancía está situado en un Estado contratante;
- b) el lugar designado para la entrega de la mercancía por el ETM está situado en un Estado contratante, y
- c) el lugar en que se extiende el documento de TM está situado en un Estado contratante".

17. Estos factores de vinculación serían acumulativos. Posteriormente, sin embargo, los representantes de algunos países en desarrollo opinaron que el convenio debía aplicarse incluso si sólo se reunían los dos primeros. (III GPI, § 57)

Como algunos países desarrollados han sugerido que las tres condiciones sean sustitutivas sería conveniente examinar con detención las desventajas que podría acarrear para los países en desarrollo la aceptación del criterio bajo c) como vínculo territorial si éste no se condiciona explícitamente a una vinculación efectiva con el trayecto del transporte. (Véase UNCTAD, Estudio sobre el ámbito de aplicación de las normas relativas al transporte multimodal internacional, TD/B/AC.15/7/Add. 5, par. 34)

18. En cuanto a la situación de los países mediterráneos, los países del Pacto Andino estuvieron de acuerdo en que "la adhesión o no adhesión a la

/Convención por

Convención por parte de los países de tránsito no afectará a las facilidades que otorgan o pudieran otorgar a los países sin litoral ni a las que contemplen sus convenios bilaterales de libre tránsito".

(Lima, § 4)

iii) Emisión del documento de transporte multimodal

19. Hubo consenso en Mar del Plata en que la emisión del documento de transporte multimodal "constituirá prueba suficiente de que una determinada operación se registrará por las cláusulas del convenio y en que la emisión de tal documento es obligatoria para el ETM; cuando así lo solicite el usuario". (Mar del Plata, D, § 2)

A este respecto, sería aconsejable hacer obligatoria la emisión del documento de TM desde el momento en que las partes acuerdan el transporte multimodal y no sujetarla a que sea solicitada por el usuario, como asimismo, establecer una disposición análoga al artículo 5.(2) del Convenio de Varsovia en el sentido de aplicar el convenio a las operaciones de transporte multimodal independientemente de la existencia del documento de transporte (véase CEPAL, Contenido del documento de transporte multimodal internacional, E/CEPAL/L.142).

iv) Ambito temporal

20. Con relación a este aspecto, hay acuerdo en que debería ser "desde el momento en que el ETM recibiera las mercancías hasta que las entregara a su vez al consignatario". (III GPI, § 58)

Parecería, sin embargo, necesario agregar una disposición respecto de la entrega "conforme", así como estipular plazos dentro de los cuales pueda el consignatario presentar reclamaciones por daño oculto ó otras razones.

/v) Estipulaciones

v) Estipulaciones que se apartan del convenio

21. Se ha indicado que - en opinión del Grupo de los 77 - "una vez que el cargador hubiera decidido utilizar el transporte multimodal y se hubiera extendido un documento de TM, el convenio debía tener fuerza de ley". (III GPI, § 57)

Sin embargo, habría que tener en cuenta que lo anterior no permite que el porteador aumente su responsabilidad o sus obligaciones en favor del usuario, posibilidad que sí se contempla explícitamente en el proyecto de convenio sobre transporte marítimo de la CNUDMI.

vi) Opcionalidad entre el transporte segmentado y el transporte multimodal

22. Se ha reconocido ampliamente el derecho del cargador a optar entre transporte segmentado o multimodal. (III GPI, § 11 y 57)

III.B. El contrato de transporte multimodal y el documento que lo acredita

i) Definición del documento de transporte multimodal

23. "Es el título del contrato entre el usuario y el ETM, por el cual este último se obliga a transportar o a hacer transportar las mercancías, entre dos países y mediante por lo menos dos modos de transporte, desde el lugar en que se hace cargo de ellas hasta el convenido para su entrega".

(Mar del Plata, D, § 1)

La definición del documento, es, entre otros, uno de los puntos que se debatirán en la segunda parte del tercer período de sesiones del GPI (III GPI, § 96), pero aunque el Grupo de los 77 declaró que el documento era título "acreditativo del contrato de TM", parecería desprenderse de la definición de trabajo del concepto de transporte multimodal internacional que fue adoptada en el III GPI: "transporte

/en virtud

en virtud de un contrato único (el documento o contrato de transporte multimodal)", que para el GPI el contrato y el documento son una y la misma cosa. (III GPI, § 15 y 14) Sería, por lo tanto, aconsejable establecer claramente la distinción entre el contrato mismo y el documento que lo acredita.

ii) Fiscalización de las normas de derecho público

24. Se ha establecido que el convenio debería contener normas de derecho público que serían obligatorias tanto para el ETM como para los usuarios.

(Mar del Plata, A, § 6)

Habría que decidir, no obstante, sobre la conveniencia de reflejar algunas de estas normas en el documento de transporte multimodal o dejar exclusivamente a la legislación nacional la fiscalización de los aspectos de derecho público.

iii) Negociabilidad del documento

25. Hay acuerdo respecto a dejar a opción del usuario (o cargador) decidir sobre la negociabilidad del documento al momento de ser emitido por el ETM. (III GPI, § 15)

iv) Contenido del documento y las funciones que desempeñaría

26. Según opinión del Grupo de los 77, el documento de TM "debería comprender el mayor número posible de datos a fin de salvaguardar los intereses de las partes interesadas y permitirle desempeñar su función en el comercio mundial". Por tanto, se consideraría obligatoria la inclusión de una cantidad de información mucho mayor que la acordada en Mar del Plata (D, § 3).

Para un examen más detallado del contenido del documento de transporte multimodal, se sugiere referirse al documento Contenido del documento

/de transporte

de transporte multimodal internacional, noviembre 1976 (E/CEPAL/L.142).

Asimismo, podría ser de utilidad seguir el esquema propuesto por el Presidente del Grupo de Trabajo del III GPI que se transcribe como Anexo I.

III.C. Seguros y responsabilidad

27. Los países latinoamericanos han expresado su inquietud respecto a que el régimen de seguros y responsabilidad que se incorpore en el convenio resguarde tanto los intereses de los usuarios como la participación de la industria latinoamericana de seguros.

28. Sobre este segundo aspecto ha indicado la resolución 42 (III) de la UNCTAD, que el seguro de la carga en las operaciones multimodales debe - "en la medida técnicamente factible" - ser expedido en los mercados de los países en desarrollo.

29. Por otra parte, la resolución 9 (VII) de la Comisión del Comercio Invisible y de la Financiación Relacionada con el Comercio, de la UNCTAD, hizo suyas las conclusiones del estudio de la secretaría de la UNCTAD, El seguro marítimo de la carga (TD/B/C.3/120), en el sentido de que se considera conveniente mantener el sistema actual de coexistencia del seguro marítimo de la carga y la cobertura de la responsabilidad del porteador, "y que cualquier cambio radical en la atribución de los riesgos tendiente a sustituir el seguro de la carga por el de responsabilidad del porteador sería particularmente perjudicial para los países en desarrollo".

30. Durante la primera parte del tercer período de sesiones del GPI se formó un Grupo Latinoamericano de Seguros que analizó en detalle este tema y cuyas conclusiones aparecen en el Anexo II del documento E/CEPAL/L.141, ya citado.

/Sería conveniente

Serfa conveniente, además de analizar y ratificar los acuerdos del Grupo Latinoamericano de Seguros, establecer la posición latinoamericana respecto de cuáles son las exoneraciones a la responsabilidad del ETM que se consideraran aceptables para su inclusión en el futuro convenio. Este aspecto, que se considera básico, no ha sido aún debatido en ningún foro latinoamericano ni en Ginebra.

Jurisdicción

31. Los países latinoamericanos habían acordado que el convenio debía conceder al reclamante "las opciones de poder elegir, entre otras, cualquiera de las siguientes jurisdicciones:

- 1) donde el demandado tiene su domicilio, establecimiento principal o residencia habitual;
- 2) donde se encuentra la agencia o representante del demandado en la que se celebró el contrato;
- 3) del lugar donde ocurrió el hecho generador del perjuicio;
- 4) del lugar de partida o de destino del transporte".

(Mar del Plata, E)

III.D. Aspectos aduaneros

32. El Grupo Latinoamericano de Aduanas, constituido durante el tercer período de sesiones del GPI, estimó aconsejables las siguientes pautas generales para el tratamiento de las cuestiones aduaneras dentro del convenio sobre transporte multimodal:

Régimen de tránsito aduanero:

- a) el régimen de tránsito aduanero es el más adecuado para integrar los requerimientos del transporte multimodal;

/Documento Único

Documento Único:

- b) utilizar un documento único de tránsito aduanero, el que se acompañe de otros que la legislación de cada país estime necesarios;

Controles aduaneros y cauciones:

- c) que, sobre la base de tener en cuenta los intereses de los países en desarrollo es necesario dejar a las legislaciones nacionales todo lo relativo a los controles aduaneros derivados de las operaciones de transporte multimodal y a los sistemas de caución o garantía del interés fiscal. (GRULA-Aduanas y III GPI, § 53 al 55)

Si bien las legislaciones de cada país cuidan el resguardo de los intereses nacionales en todo lo relativo a los controles aduaneros y a los sistemas de caución y garantías, es importante establecer al margen del convenio mundial, normas comunes para hacer más expedito el tránsito de mercancías y facilitar el transporte internacional en la región. A estos efectos, vale la pena tener presente el proyecto de normas comunes sobre tránsito aduanero recientemente aprobado en la IX Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de la ALALC (Montevideo, agosto 1976).

III.E. Habilitación del Empresario de Transporte Multimodal

i) Definición del ETM

33. A los efectos del convenio, se acordó en Mar del Plata la siguiente definición:

"Es aquella persona natural o jurídica de carácter público o privado que teniendo la necesaria capacidad técnica, comercial y financiera, se hace

/responsable por

responsable por la organización y ejecución del transporte multimodal internacional, de acuerdo con la legislación del país en que opera y las normas del proyectado convenio". (Mar del Plata, B, § 1)

34. En la primera parte del tercer período de sesiones del GPI, como parte de la definición de transporte multimodal, se acordó lo siguiente:

"El ETM actúa como principal, no como agente del cargador, ni en representación suya ni de los transportistas que participan en las operaciones multimodales, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato".

(III GPI, § 14)

ii) Reglamentación de la gestión del ETM en el convenio

35. Como lo hizo presente el representante del Secretario General de la UNCTAD al reseñar las conclusiones de los estudios sobre el transporte multimodal preparados para el Grupo Preparatorio Intergubernamental, para defender los intereses de los países en desarrollo, "el futuro convenio debería regular, de una manera general, los deberes y responsabilidades de los ETM respecto de los cargadores y otras partes interesadas en los países en que realizasen operaciones". También indicó que, entre las sugerencias contenidas en sus estudios, la secretaría recomendaba que los países en desarrollo establecieran un sistema de "concesión de licencias a los ETM", así como medidas tendientes a promover "el fomento de la cooperación económica regional y la constitución de empresas multinacionales de transporte entre países en desarrollo". (III GPI, § 12 y 10)

36. Los países latinoamericanos ya han expresado que "los Estados reservarían el derecho de reglamentar y autorizar el establecimiento de los ETM dentro de sus territorios" (Mar del Plata, A, § 7 y B, § 2), pero que el convenio debería "establecer los requisitos mínimos exigibles que

/deberán cumplir

deberán cumplir los ETM". (Mar del Plata, B, § 3) Dentro de las normas de derecho público, el convenio debería contener "una disposición en virtud de la cual los Estados contratantes pudieran controlar y regular detalladamente las actividades de los ETM en sus respectivos territorios" (II GPI, § 98).

En sucesivos foros los países latinoamericanos han destacado este aspecto pero no han propuesto un texto concreto que podría ser presentado para su consideración por el Grupo de los 77. Teniendo en cuenta el grado de avance de las negociaciones parece indispensable que la II Reunión Regional Latinoamericana Preparatoria del Convenio Internacional sobre Transporte Multimodal se aboque a la redacción de las cláusulas de derecho público que satisfagan los requerimientos en este aspecto.

III.F. Adaptación de los términos de embarque al transporte multimodal

37. Para que el comercio internacional se realice eficientemente, es preciso que haya perfecta comunicación entre el vendedor y el comprador respecto de las obligaciones y derechos de cada parte. Un aspecto importante de cada transacción comercial se refiere a la selección y contratación de los medios de transporte que transfieren la mercadería desde el vendedor hasta el comprador. Para contribuir a asegurar que la responsabilidad en este aspecto quede totalmente clara, la Cámara Internacional de Comercio ha definido con gran precisión una serie de opciones para las condiciones de embarque que evitan la posibilidad de malos entendidos cuando el vendedor y comprador eligen una de estas opciones. Esta serie de opciones, llamada INCOTERMS, fue desarrollada cuando casi todo el transporte internacional se realizaba en forma segmentada, y el remitente o consignatario de la mercancía contrataba a nombre propio cada transportista.

38. Con la introducción del transporte multimodal, el ETM contrata a los transportistas y es probable que sea conveniente revisar las definiciones de los INCOTERMS para que el vendedor (bajo condiciones de embarque "franco en punto de destino") o el comprador (bajo condiciones de embarque "franco en fábrica") no pierda el derecho que tiene actualmente de elegir la bandera del buque y la ruta que seguirá la mercadería.
39. Por otra parte, una de las preocupaciones de los países latinoamericanos ha sido la posible desviación de carga en el transporte marítimo hacia banderas extranjeras a través de la venta de "paquetes" de servicios multimodales, aun en aquellos casos en que exista legislación nacional que reserva cierta carga para banderas nacionales. Al respecto, algunos países latinoamericanos han manifestado que sería factible incluir en el convenio una cláusula de derecho público que traspase al ETM, que contrata en nombre propio los servicios marítimos, las mismas obligaciones y responsabilidades que se han prescrito para los cargadores o importadores.

III.G. Relación entre el convenio y los aspectos tecnológicos de la unitarización de la carga y del transporte marítimo

40. Aunque el GPI contó con los estudios solicitados a la secretaría de la UNCTAD para el examen de este tema, éste no fue posible hacerlo por falta de tiempo. Pero, al clausurarse la primera parte del tercer período de sesiones, el Grupo de los 77 manifestó su intención de proponer que al reiniciarse las sesiones se "efectuase un examen a fondo antes de pasar a otros temas más concretos". (III GPI, § 76)

41. Es interesante, de todos modos, anotar que la secretaría de la UNCTAD, al preparar esos estudios, reconocía "la interdependencia entre las tecnologías modernas de transporte - cuestión relacionada con la capacidad física de transporte - y las operaciones de transporte multimodal, cuestión más bien de carácter institucional", como asimismo la necesidad de que "los ETM, los cargadores y otras partes interesadas celebraran consultas con la participación de los gobiernos", en particular, para evitar que se perjudiquen los intereses de las "empresas de transporte ya existentes". (III GPI, § 9 y 11)

42. Los países en desarrollo han expresado su inquietud por "adquirir un conocimiento suficiente de las consecuencias técnicas del transporte multimodal para los países en desarrollo", y su deseo de contar con "estudios a fondo, de carácter técnico y económico, referentes a las consecuencias de las operaciones de transporte multimodal internacional para las diversas regiones en desarrollo del mundo, que deben comprender la determinación de los costos de oportunidad de estas operaciones".

(II GPI, § 12)

43. En atención a esta inquietud del Grupo de los 77, la secretaría de la UNCTAD, así como la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina (CEPAL), han preparado varios estudios sobre este tema. (Véase bibliografía anexa al documento E/CEPAL/L.141 ya citado).

Como complemento a dichos estudios, la CEPAL ha preparado recientemente el documento de referencia Aspectos técnicos de la unitarización de carga y las nuevas modalidades del transporte marítimo (E/CEPAL/L.143, noviembre 1976), en el que se proporcionan antecedentes técnicos que permitirán hacer una mejor evaluación de las distintas opciones existentes en la materia.

Anexo I.*

ESQUEMA DEL DEBATE SOBRE DOCUMENTACION PROPUUESTO POR
EL PRESIDENTE DEL GRUPO DE TRABAJO

1. Funciones del documento de TM:
 - a) Prueba del contrato de TM.
 - b) Prueba de recepción de las mercancías identificadas.
 - c) Servir como documento negociable de título o como documento no negociable de control.
2. Expedición del documento de TM:
 - a) Para todo el viaje multimodal.
 - b) Carácter facultativo de la expedición.
 - c) Fecha y lugar de expedición.
 - d) ¿Quién lo expide?/firma autorizada.
3. La expedición del documento de TM ¿excluye la expedición de otros documentos de conformidad con las convenciones internacionales o la legislación nacional aplicables?
4. Situación en los casos de contenedores con carga parcial.
5. Normas aplicables a los documentos de TM negociables/no negociables:
 - a) Presunción del carácter negociable del documento.
 - b) Opción entre documento negociable/no negociable; ¿quién decide?
 - c) A la orden/portador.
 - d) Transferencia y endoso.
 - e) Entrega de las mercancías contra presentación del documento.

* Fuente: UNCTAD, Informe del Grupo Preparatorio Intergubernamental para un convenio sobre el transporte intermodal internacional acerca de la primera parte de su tercer período de sesiones (TD/B/602, mayo 1976).

6. Problemas especiales de la negociabilidad en banco del documento de TM en relación con los créditos comerciales:
 - a) Viaje.
 - b) Envío sobre cubierta.
 - c) Nombre del buque transportador.
 - d) Reservas (véase también punto 10 más adelante).
7. Contenido del documento de TM:
 - a) Cuando sea negociable.
 - b) Cuando no sea negociable.
8. La irregularidad o pérdida del documento de TM ¿afecta a la existencia o validez del contrato de TM?
9. Efecto probatorio:
 - a) Presunción juris tantum.
 - b) Prueba en contrario.
10. Reservas:
 - a) En cuanto a la cantidad y descripción de las mercancías.
 - b) En cuanto a la condición de las mercancías.
11. Formato del documento de TM.
12. ¿Debería incluirse un modelo de documento de TM como parte integrante del convenio?
13. Definición del documento de TM.