NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL

LIMITADO
E/CEPAL/L.141
5 de noviembre de 1976

ORIGINAL: ESPAÑOL

C E P A L
Comisión Económica para América Latina

EVOLUCION DE LA POSICION LATINOAMERICANA EN RELACION CON LAS NEGOCIACIONES DE LA CONVENCION DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL

Preparado por el Programa de Transporte Marítimo OEA/CEPAL

76-11-2294-230

INDICE

1. Introducción

1. El presente documento aspira a acopiar antecedentes dispersos y a actualizar informaciones acerca de las gestiones realizadas hasta ahora en lo que atañe a la elaboración de un Convenio de transporte multimodal internacional, con miras en general a aportar elementos de juicio que puedan servir a los países latinoamericanos en su toma de decisiones frente a este importante asunto.

2. Pero, antes de entrar en materia, se estima conveniente aclarar algunos conceptos que suelen confundirse y que inducen a error acerca de lo que debe entenderse por transporte multimodal y su relación con la unitarización de la carga.

3. Se ha definido por transporte multimodal internacional 1/ "el transporte de mercancías que se realiza entre dos países utilizándose, como mínimo, dos modos de transporte diferentes y que constituye una sola operación, en virtud de un contrato celebrado entre el usuario y una persona natural, o jurídica de carácter público o privado, que acepta la responsabilidad directa derivada de la ejecución de dicho contrato".

4. Como es sabido, el comercio internacional ha comprendido siempre, en la mayoría de los casos, el movimiento de mercancías por más de un medio de transporte desde el lugar de origen en un país al de destino en otro. Según registra la historia, el templo de Salomón fue construído en el siglo X antes de la Era Cristiana con cedros del Líbano, cobre de Huelva y oro de Ofir transportados por los fenicios en sus barcos hasta Sidón y acarreados desde ahí a lomo de camello a Jerusalén, ejemplo típico de transporte combinado. Y sin ir tan lejos, la plata de Potosí viajaba en recuas de mulas a Buenos Aires, donde era embarcada en los

---

1/ El término transporte multimodal fue adoptado en la primera parte del tercer período de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental para un Convenio sobre el transporte multimodal internacional (GPI) y sustituye - incluso en las citas - a los términos transporte intermodal y transporte combinado, empleados con anterioridad. La definición corresponde a la acordada en la Primera Reunión Regional Latinoamericana Preparatoria de la Convención Internacional de Transporte Intermodal (Mar del Plata, octubre 1974). Una definición similar ha sido adoptada en Ginebra por el GPI.

/galeones hispánicos

galeones hispánicos hasta la Península, mientras la "Nao de la China" llevaba sus preciosos cargamentos de sedas y especias de Oriente a Acapulco, los que atravesaban México por tierra para seguir viaje a Cádiz desde Veracruz, en lo que fuera el primer "puente terrestre" intercontinental a través de América.

5. La novedad del transporte multimodal no estriba pues, en el hecho de utilizarse dos medios de transporte, sino en que éste se haga como una sola operación, amparada por un documento único y bajo una sola responsabilidad directa durante todo el trayecto. Con anterioridad el transporte internacional se caracterizaba por su segmentación en las diferentes etapas del viaje. El dueño de la carga, exportador o usuario - como se ha acordado llamar internacionalmente al derechohabiente de la mercancía - celebraba contratos separados con cada uno de los transportistas, quienes asumían responsabilidad por el sector determinado que se comprometían a cubrir (generalmente en ferrocarril o camión desde la ciudad interior de producción al puerto de embarque; en buque, desde el puerto de embarque al de destino; y de nuevo, en tren o vehículo motorizado desde el puerto de importación al lugar de destino final).

6. En cambio, el transporte multimodal, como está definido, significa una innovación sustancial del concepto de transporte internacional, al cambiar el milenario sistema de transporte puerto a puerto por el servicio integral puerta a puerta y remplazar el tradicional acarreo segmentado de mercancías entre las diversas etapas del viaje, con sus secuelas de tiempo perdido y de riesgos en cuanto a pérdidas, hurtos y averías en los puntos de transbordo por falta de una responsabilidad contínua, por una secuencia, a través de los distintos medios de transporte, desde la fábrica al consumidor. El transporte multimodal constituye una revolución institucional y como tal está afectando a todas las instituciones vinculadas directa o indirectamente al transporte internacional en todos los países 2/.

2/ Como la esencia del concepto de transporte multimodal es el aspecto institucional - el contrato único y la responsabilidad directa del empresario que organiza el transporte en todo su trayecto - puede decirse que el principio tiene aplicación aun cuando se trate de un solo medio de transporte. Por ejemplo, el transporte por carretera entre Argentina y Chile obliga a efectuar transbordo a camiones más apropiados para cruzar la Cordillera de los Andes, debido a las condiciones de circulación de los vehículos, y un transporte efectuado así, bajo un contrato único desde origen a destino utilizando tres camiones diferentes, tiene sin duda todas las características institucionales de un transporte multimodal.

/7. Cabe

7. Si bien el conocimiento directo (through bill of lading) empezó a emplearse en 1890, el transporte multimodal bajo un contrato único ha adquirido importancia como consecuencia de la unitarización y en especial, del empleo masivo de contenedores, que requería cambios institucionales para obtener los beneficios previstos de las nuevas tecnologías. En realidad, la revolución operada en el manejo físico de la mercadería con el advenimiento de la unitarización, ha generado una revolución aún de mayores proporciones en la estructura institucional del transporte al demostrar la factibilidad y conveniencia de unificar las operaciones de transporte bajo un contrato único.

8. La unitarización (o unitización) de carga consiste en agrupar varios bultos pequeños o medianos en unidades más grandes de manipuleo, para facilitar su movilización por medios más económicos y hacerla más rápida, segura y eficiente, eliminar riesgos de roturas, hurtos o pérdidas, y disminuir los costos para el dueño de la carga y para el transportista. Al respecto, conviene esclarecer que debe distinguirse entre los implementos o instrumentos de unitarización de carga (paletas y contenedores) y la tecnología marítima utilizada para transportarlos: buques portapaletas, buques portacontenedores o celulares, buques de autotransbordo o roll-on/roll-off, buques de uso múltiple y buques portabarcazas o portagabarras (sistemas LASH, Seabee o BACAT, llamados genéricamente LASH por su sigla en inglés de Lighter-Aboard-Ship). Puede pues, considerarse que existen, por lo menos, nueve modalidades diferentes que combinan distintas formas de unitarización de carga con diversos tipos de buques para el trayecto marítimo, cada una con su propia tecnología: carga unitarizada en paletas, contenedores, semirremolques o barcazas, transportada en buques portapaletas, celulares, de autotransbordo, de uso múltiple o LASH. Además en el trayecto terrestre también se presentan alternativas para el transporte de la carga unitarizada por los medios ferroviario o carretero.

9. Correspondería, además, aclarar que la unitarización de la carga facilita grandemente el transporte multimodal pero no es indispensable para que éste se realice. En otras palabras, contrariamente a lo que muchos creen, si bien el transporte multimodal se aplica generalmente a la carga unitarizada - y de preferencia, a la contenerizada - no se limita de ninguna manera a la mercancía unitarizada, sino que también se emplea en las operaciones internacionales de carga general fraccionada o carga surtida, como se llama en términos navieros y aún, en el caso de graneles.

/10. El empleo

10. El empleo del transporte multimodal se ha hecho hoy tan común en el mundo, no solamente entre países industrializados sino también entre éstos y las naciones en desarrollo, que resulta indispensable para éstas participar en el nuevo sistema, así como aprovechar de las modernas tecnologías aplicadas al transporte que, por lo común, se emplean en el transporte multimodal. De ahí el interés de América Latina en estar presente cuando se reglamenten los cambios institucionales que la nueva situación trae consigo, y en velar por que "las reglas del juego" que se adopten contemplen sus intereses y no favorezcan indebidamente la utilización de una forma de unitarización ni de tecnología marítima que sea inapropiada para las condiciones en los países de la región.

2. La Convención de Transporte Multimodal Internacional

11. Como consecuencia del empleo masivo de los elementos de transporte de carga unitarizada, surgió la conveniencia de estudiar los problemas administrativos, técnicos, jurídicos, económicos, sociales e institucionales que conlleva su aplicación en el plano mundial. Bajo los auspicios del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), que en 1965 había preparado el primer borrador de una Convención Internacional sobre Transporte Combinado de Mercancías, en junio de 1969 y enero de 1970 se celebraron en Roma dos reuniones de mesa redonda, con asistencia de una decena de organismos internacionales intergubernamentales y privados, todos con sede en Europa.[3/] Por sugerencia de la Comisión Económica para Europa (CEPE), en la segunda de esas reuniones se elaboró un texto de convenio tomando como base el proyecto de UNIDROIT y el proyecto de Reglas de Tokio (Tokyo Rules) adoptado en el Congreso del Comité Marítimo Internacional (Tokio, marzo-abril 1969).

12. A raíz de esas iniciativas, la CEPE y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI, más conocida por su sigla inglesa, IMCO), sostuvieron reuniones intersectoriales en 1970 y 1971, en que prepararon un proyecto conjunto de Convención sobre Transporte Combinado de Mercancías, llamado generalmente Convención TCM, en cuya redacción tampoco participó América Latina.

3/ Comisión Económica para Europa: Combined Transport Contract - Note by the Secretariat (W/TRANS/425 y Add.1, de 17 de noviembre de 1969 y 21 de enero de 1970, respectivamente).

/13. Durante

13. Durante su 48º período de sesiones, en mayo de 1970, el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas (ECOSOC), adoptó la decisión de convocar una conferencia conjunta de las Naciones Unidas y la OCMI sobre el transporte internacional en contenedores, en la cual se trataría el proyecto de Convención TCM. Por resoluciones 1568 (L) y 1569 (L) de mayo de 1971, el ECOSOC dispuso que la Conferencia se iniciaría el 13 de noviembre de 1972 en Ginebra, que se convocara un Grupo Preparatorio Intergubernamental, que la Secretaría General de las Naciones Unidas preparara un estudio preliminar sobre las consecuencias económicas de la propuesta convención, en particular para los países en desarrollo, e invitó a la Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD, a las comisiones económicas regionales y a la OCMI que volvieran a examinar la cuestión a la luz de los resultados del estudio de referencia.

14. Como consecuencia de dicha decisión del ECOSOC se llevó a cabo una activa labor preparatoria de la Conferencia en las organizaciones interesadas del sistema de las Naciones Unidas 4/.

15. El Grupo Preparatorio Intergubernamental establecido por ECOSOC - compuesto por 48 miembros, la mitad designados por el Presidente del ECOSOC y la otra mitad por el Presidente del Consejo de la OCMI - se reunió en febrero de 1972 en Nueva York y recomendó un programa provisional para la Conferencia, formulando algunas sugerencias sobre su organización y estructura.

16. La Tercera UNCTAD (Santiago de Chile, abril-mayo 1972), por resolución 68 (III), aprobada sin objeciones, recomendó a) que los países en desarrollo comunicaran sus posiciones sobre la proyectada convención a las comisiones económicas regionales; b) que al estudiarse dicha convención se tuvieran presente sus repercusiones para los países en desarrollo, especialmente en lo que se refiere a las necesidades de transporte marítimo, comercio, seguros y desarrollo económico; y c) que, al decidir si esa convención puede ya ser objeto de un estudio internacional, se tomen en consideración las tendencias del adelanto tecnológico del transporte combinado y la fase en que se encuentre.

4/ Véase el documento Informe acerca de la Conferencia NU/OCMI sobre el Transporte Internacional en Contenedores (E/CONF.59/47, 5 febrero 1973).

/17. La Comisión

17. La Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD, en su segundo período extraordinario de sesiones (Ginebra, julio de 1972), convocado especialmente para tratar el proyecto de Convención TCM, acordó pedir al ECOSOC que no incluyera en el programa provisional de la Conferencia NU/OCMI sobre el transporte internacional en contenedores el proyecto preparado por las reuniones mixtas OCMI/CEPE y recomendó que el tema se siga estudiando "a fin de evaluar la necesidad de una posible convención sobre el transporte internacional combinado de mercancías y, en su caso, adelantar los trabajos sobre tal convención, teniendo en cuenta la situación y las necesidades particulares de los países en desarrollo".

18. Basándose en la resolución 68 (III) de la UNCTAD, la CEPAL colaboró en la organización de tres reuniones subregionales latinoamericanas, que se celebraron durante el mes de junio de 1972 en Brasilia, para los países de la Cuenca del Plata; en Ciudad de México, para México y Centroamérica; y en Lima, para los países del Grupo Andino. Estas reuniones fueron decisivas para fijar la posición del Grupo Latinoamericano frente a la Conferencia de Ginebra. En esas tres reuniones subregionales, los países latinoamericanos - asesorados por la CEPAL, ALALC y el Programa de Transporte OEA/ALALC - adoptaron una actitud común y definida, en el sentido de considerar unánimemente que el proyecto de Convención TCM era incompleto y no satisfacía las necesidades de América Latina en particular ni de los países en desarrollo en general, sin cuya participación fue preparado. Hubo consenso en que durante la Conferencia de Ginebra debería procurarse llegar a un acuerdo sobre directrices para una posible Convención internacional de transporte combinado de mercancías. Se consideró que correspondería incluir las siguientes materias: calificación, registro y autorización para operar del empresario de transporte combinado; derecho del Estado a controlar las operaciones; respeto a los acuerdos y legislaciones vigentes sobre transporte internacional; sistema de responsabilidad; documentación; jurisdicción en caso de litigio; registro y control de las tarifas. Las tres reuniones subregionales acordaron encomendar a la CEPAL la inclusión de dichas decisiones, así como de otras recomendaciones sobre los demás temas de la agenda de la Conferencia NU/OCMI, en su informe a la 53a. sesión del ECOSOC y a la citada Conferencia, respectivamente.

19. La Conferencia Naciones Unidas/OCMI sobre el Transporte Internacional en Contenedores se celebró en Ginebra del 13 de noviembre al 2 de diciembre de 1972, con asistencia de 82 países miembros y de 42 organismos intergubernamentales o no gubernamentales, totalizando en conjunto 632 participantes entre delegados y observadores. La Conferencia concertó

/un Convenio

un Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores y un Convenio Aduanero sobre Contenedores 1972, los cuales quedaron abiertos a la firma de los países miembros de las Naciones Unidas, y aprobó varias resoluciones (sobre tránsito de contenedores destinados a países sin litoral; convenio aduanero relativo al tránsito internacional de mercancías; facilitación de las operaciones de control sanitario; transporte de mercaderías peligrosas, etc.).

20. El problema de fondo, relativo al posible convenio sobre transporte internacional combinado de mercancías - mucho más amplio e importante que el transporte internacional en contenedores - fue debatido extensamente en la tercera comisión y ocupó casi la totalidad del tiempo del plenario de la Conferencia. Finalmente, en la resolución Nº 7 sobre Transporte Combinado de Mercancías, la Conferencia Naciones Unidas/OCMI sobre Transporte Internacional en Contenedores, reconoció "que el desarrollo del transporte intermodal ha dado lugar a un nuevo tipo de contrato de transporte con contenido diferente, y que la uniformidad internacional en la solución de los problemas que se plantean al respecto es conveniente y será beneficiosa para el comercio internacional". Al mismo tiempo, la Conferencia recomendó al Consejo Económico y Social: a) que la UNCTAD, en coordinación con las comisiones económicas regionales de las Naciones Unidas y con la cooperación de los órganos regionales y subregionales competentes y otras organizaciones internacionales, efectuara nuevos estudios sobre todos los aspectos pertinentes del transporte internacional combinado de mercancías, incluidas cuestiones tales como las repercusiones de dicho transporte en el comercio y el transporte internacionales, el balance de pagos, los costos del transporte internacional, los seguros y la compatibilidad del transporte internacional combinado de mercancías con las políticas nacionales de transporte, comercio y seguros, teniendo particularmente presentes las necesidades y condiciones de los países en desarrollo; b) que la UNCTAD establezca lo antes posible un grupo preparatorio intergubernamental para que prepare un anteproyecto de convenio sobre el transporte multimodal internacional, teniendo en cuenta el Informe de la Tercera Comisión de la Conferencia, y que lo vuelva a convocar para que examine, sobre la base de los estudios mencionados en a), el anteproyecto de convención, a fin de modificarlo según proceda teniendo en cuenta los intereses legítimos de los países en desarrollo, y c) que pida a la Asamblea General de las Naciones Unidas que convoque para finales de 1975, si se ha terminado el examen mencionado en el párrafo anterior, una Conferencia de plenipotenciarios que establezca el texto definitivo de una convención sobre el transporte multimodal internacional sobre la base del proyecto resultante del referido examen.

/21. Las

21. Las resoluciones aprobadas en la Conferencia NU/OCMI corresponden, en general, a proyectos presentados por el Grupo de los 77, y las referentes a la parte fundamental del proyectado Convenio traducen en esencia los acuerdos de las reuniones subregionales de Brasilia, Ciudad de México, y Lima. Su importancia estriba en que se estableció un proceso lógico que ha de permitir - a través de estudios a cargo de organismos que ofrecen garantías de idoneidad técnica y de imparcialidad política - llegar a una conferencia de plenipotenciarios con elementos de juicio suficientes para adoptar un convenio de transporte multimodal de mercancías que contemple debidamente los intereses de los países en desarrollo.

22. El ECOSOC, por Resolución 1734 (LIV) de 10 enero 1973, hizo suyas las recomendaciones de la Conferencia Naciones Unidas/OCMI y pidió a la Junta de Comercio y Desarrollo que estableciera un Grupo Preparatorio Intergubernamental para que "en consulta con otros órganos de las Naciones Unidas, elabore un anteproyecto de Convenio sobre el transporte multimodal internacional". El Grupo Preparatorio Intergubernamental designado por el Secretario General de la UNCTAD de conformidad con la citada Resolución de ECOSOC y con la decisión 96 (XII) de la Junta, está compuesto por 66 países, representativos del Grupo de los 77 o países en desarrollo, del Grupo B o países desarrollados de economía de mercado y del Grupo D o países socialistas, en la debida proporción. Entre ellos se cuentan 11 países de América Latina, a saber: Argentina, Brasil, Colombia, Cuba, Chile, El Salvador, Jamaica, México, Perú, República Dominicana y Venezuela.

23. Este Grupo Preparatorio Intergubernamental (GPI) celebró su primer período de sesiones en Ginebra entre el 29 de octubre y el 10 de noviembre de 1973, en el curso del cual se discutieron en general las implicaciones institucionales, económicas, sociales, políticas y técnicas de una posible convención. Los diversos grupos regionales presentaron proposiciones, mientras el Grupo de los 77 - con el apoyo de Rumania - dio a conocer sus inquietudes acerca de los aspectos institucionales del transporte internacional multimodal, en su memorandum 5/ que sirvió de base para las directrices acordadas en ese primer período. En dicho memorandum "relativo al estudio que ha de preparar la Secretaría de la UNCTAD", se hacían unas cuantas preguntas con respecto a aspectos económicos, sociales e institucionales, sobre problemas de documentación, de responsabilidad y de seguros, ámbito de aplicación de la convención, requisitos del operador de transporte combinado y otros aspectos comerciales. Al final de la reunión, el Presidente del GPI, Prof. Erling Selvig (Noruega), emitió una declaración, acordada previamente con los

5/ Véase UNCTAD: Memorando relativo al estudio que ha de preparar la Secretaría de la UNCTAD, (TD/B/AC.15/L.6), 31 octubre de 1973.

/coordinadores de

coordinadores de los tres grupos, en que dejó constancia que se había cumplido el objetivo de la convocatoria "de dar orientaciones a la secretaría sobre el tenor de los estudios que el Grupo necesitará para poder preparar en ulteriores períodos de sesiones un anteproyecto de convenio sobre el transporte intermodal internacional"[6].

24. El segundo período de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental tuvo lugar entre el 11 y el 29 de noviembre de 1974. Los países latinoamericanos habían tenido oportunidad de preparar sus planteamientos en dos reuniones previas, a cuyo desarrollo se hará referencia más adelante: la segunda reunión del Consejo de Integración Física de los países miembros del Acuerdo de Cartagena (Lima, 7-12 octubre 1974) y la Primera Reunión Regional Latinoamericana Preparatoria de la Convención Internacional de Transporte Intermodal (Mar del Plata, 21-30 octubre 1974). Por su parte, CEPAL había elaborado una serie de documentos básicos para ambas reuniones, los que contribuyeron a fijar posiciones de parte de América Latina. Como los demás miembros del Grupo de los 77 no habían examinado con antelación los problemas que se tratarían en esta reunión, correspondió a los delegados latinoamericanos convencerlos de la necesidad y conveniencia de contar con una convención sobre transporte multimodal y de participar activamente en su elaboración. Se les argumentó que, de no ser así, a medida que se incrementara el tráfico multimodal, los países en desarrollo se verían obligados a aceptar las reguleciones que les impusieran las naciones más desarrolladas, como las normas adoptadas en 1973 por la Cámara Internacional de Comercio, basadas íntegramente en el primitivo proyecto de Convención TCM. Finalmente, se logró consenso en el Grupo de los 77 para presentar un documento común, con una posición "cautelosa y constructiva" en la materia.

25. Aunque en ese segundo período de sesiones del GPI se aclararon conceptos, tampoco se logró un avance positivo hacia la preparación de un proyecto de convención. En su recapitulación final, el Presidente, Prof. Selvig, estableció que todos los grupos habían atribuido gran importancia al establecimiento de un documento que constituyera la prueba del contrato y de la aplicación del convenio y que fuera reconocido universalmente; que cualquier Convenio que se aceptara debería basarse en el principio del carácter facultativo del transporte multimodal; que el

---

6/ Véase UNCTAD: Declaración convenida hecha por el Presidente del Grupo Preparatorio (TD/B/AC.15/L.8), 5 noviembre de 1973.

/documento de

documento de transporte debería contener las informaciones mínimas requeridas para satisfacer las necesidades de las partes y proteger sus intereses; que debería establecerse un regimen de responsabilidad en que el operador asumiera la responsabilidad principal por las mercancías durante todo el trayecto de transporte multimodal, y que la Secretaría de la UNCTAD debería realizar una serie de estudios para ahondar en las diferentes materias que preocupaban al GPI, antes del tercer período de sesiones.

26. El tercer período de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental fue convocado para realizarse entre los días 16 de febrero y 4 de marzo de 1976. Las sesiones continuaron bajo la presidencia del Prof. Selvig y la relatoría del señor Iloni Starec (Brasil). El Grupo de los 77 reeligió como Coordinador al Ministro Helcio Tavares Pires (Brasil) y el Grupo Latinoamericano eligió de nuevo como su vocero al Lic. Manuel Cantarell (México). Desafortunadamente, esta vez el Grupo Latinoamericano no había celebrado reuniones previas a nivel regional o subregional, no obstante existir acuerdos al respecto adoptados en la Primera Reunión Regional Latinoamericana (Mar del Plata, octubre 1974) y en el segundo período de sesiones del GPI.

27. El GPI no completó sus tareas del tercer período de sesiones, debido a que no hubo facilidades en el Palais des Nations para trabajar, por falta de los servicios de apoyo indispensables, entre el 25 de febrero y el 3 de marzo. En todo caso, se lograron algunos progresos según lo señaló el Presidente en su declaración resumiendo los debates sobre documentación, seguro de responsabilidad y de carga, aduanas y ámbito de aplicación de la Convención [7/]: todos los grupos estuvieron dispuestos a aceptar en general la definición del contrato de TM que figuraba en los documentos preparados por la Secretaría para el tercer período de sesiones; todos los grupos también convinieron en: que el cargador debe tener derecho a que se expida un documento de TM que acredite el contrato de transporte multimodal y a que, de acuerdo con sus necesidades, se expida un documento de TM de carácter negociable o no negociable; que los documentos de TM deberían constituir una presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción de las mercancías en ellos descritas por el operador de transporte multimodal; que debería haber normas que especificasen ciertos datos que tendrían que figurar en los documentos de TM, cuestión que el GPI debería continuar estudiando, y que las normas relativas a los

7/ Informe del GPI acerca de la primera parte de su tercer período de sesiones (TD/B/AC.15/18, 18 mayo 1976), Anexo I.

/documentos de

documentos de TM no deberían impedir que se utilizasen sistemas de tratamiento automático de datos en lo que se refiere a los contratos de TM. A la vez, todos los grupos reconocieron la estrecha relación entre el seguro de carga y el régimen de responsabilidad como medio de proteger la carga contra todos los riesgos a que está expuesta durante el tránsito y que el seguro de carga por cuenta del propietario de la misma debe conservar un papel fundamental como medio de protección adecuada de la carga. Todos los grupos se mostraron dispuestos a continuar el debate sobre las cuestiones relativas a aduanas, pero que no era necesario elaborar un sistema aduanero detallado para el transporte multimodal internacional, sino que el Grupo de Trabajo debería examinar hasta qué punto se podrían incorporar ciertos principios generales relativos a las operaciones aduaneras en el proyecto de Convenio que en su día formulara el Grupo Preparatorio Intergubernamental. Finalmente, el Grupo de Trabajo debería tomar como base para su examen sobre el ámbito de aplicación del proyectado convenio las partes pertinentes del informe del GPI sobre su segundo período de sesiones y los debates sobre el tema de la primera parte del tercer período. El ámbito de aplicación del convenio debería definirse con toda claridad posible en el mismo convenio; un contrato de TM debería estar sujeto a las normas del convenio en caso de existir una vinculación territorial con Estados contratantes; deberá aclararse si se exigirá una, dos o las tres vinculaciones territoriales siguientes: a) que el lugar en que el operador TM se hace cargo de las mercancías esté situado en un Estado contratante; b) que el lugar en que han de entregarse las mercancías de conformidad con el contrato TM esté situado en un Estado contratante, y c) que el documento TM se expida en un Estado contratante. La aplicación del convenio debería ser facultativa, o sea que el cargador debería conservar la libertad de contratar servicios de transporte multimodal o servicios de transporte fraccionado de tipo tradicional, según sus necesidades.

28. En vista de no haber alcanzado a realizar sus tareas del tercer período de sesiones, el GPI acordó celebrar una segunda etapa en la primera oportunidad, que podría haber sido en agosto de 1976 como lo propuso la Secretaría de la UNCTAD y lo encontró aceptable el Presidente, lo mismo que los Grupos Latinoamericano y D, pero no fue aceptado por el Grupo B - debido a coincidir con la época de vacaciones en Europa - ni por los Grupos Africano y Asiático, resolviéndose en definitiva que la segunda parte del tercer período se llevaría a cabo en enero de 1977.

29. Cabe señalar que a lo largo de las reuniones internacionales relativas al transporte multimodal, se ha podido observar que algunos países

/en desarrollo

en desarrollo son renuentes a acelerar las gestiones para la concertación de un convenio con carácter universal y preferirían que su ámbito abarcara solamente los tráficos entre países desarrollados. Ha costado muchos esfuerzos a las delegaciones latinoamericanas mantener la unidad del Grupo de los 77 en torno al principio de la necesidad y conveniencia de participar en la elaboración de una convención de transporte multimodal, única forma de lograr que este nuevo sistema - que es irreversible - se aplique en el futuro bajo normas apropiadas a los intereses y aspiraciones de los países en desarrollo.

30. Las diferencias de opinión dentro del Grupo de los 77 se justifican debido a la disparidad de situaciones y de intereses que existen entre sus componentes. En efecto, América Latina ha progresado más que otras regiones en materia de transporte multimodal, tiene mayores expectativas de incorporarse a la utilización masiva de carga unitarizada y, dado el carácter de sus importaciones y exportaciones, así como el costo de las operaciones en sus puertos, considera que la nueva tecnología sería una solución a esos problemas. Por otra parte, las marinas mercantes latinoamericanas, en general, son evolucionadas y cuentan con apoyo estatal para la defensa de sus derechos a participar en el comercio que sus países generan.

3. Estado de las negociaciones en Ginebra

31. Si bien el Grupo Preparatorio Intergubernamental no ha logrado aún entrar a redactar ningún artículo del proyecto de Convención de transporte multimodal internacional, indudablemente ha avanzado en esa dirección a lo largo de sus dos y medio períodos de sesiones. Entre los principales logros habría que señalar el hecho de que, con contadas excepciones, hay ahora conciencia sobre la necesidad de legislar en la materia. También existe acuerdo en principio, como se ha indicado en el capítulo anterior, acerca de algunos de los asuntos que contendría el proyecto de convención y que serían los aspectos relativos a: documentación, responsabilidad (seguros de responsabilidad y de la carga), aduanas y ámbito de aplicación. A la vez, hay consenso respecto a que el documento que emita el operador de transporte multimodal (OTM) - o empresario de transporte multimodal (ETM) - sea reconocido universalmente; que el transporte multimodal deberá ser facultativo y no obligatorio; que la negociabilidad del documento dependerá de la opción del usuario; que el seguro de la carga por cuenta del propietario de la misma debe conservar un papel fundamental como medio de protección adecuada de la carga; que deberá incorporarse en el convenio ciertos principios generales relativos a la intervención aduanera; que

/el contrato

el contrato de TM deberá estar sujeto a las normas del convenio en caso de existir vinculación territorial, la cual se delimitó a tres factores, faltando decidir si serían sustitutivos o acumulativos.

32. Cabe también dejar consignado que se observa en ciertas delegaciones un ánimo de marcha lenta con respecto a la concreción de un proyecto de convención, actitud que correspondería atribuir al interés de determinados países desarrollados en que se mantengan y perpetúen las disposiciones por las cuales se rige actualmente el transporte multimodal internacional y que se basan en las contenidas en el controvertido y rechazado proyecto de Convención TCM. Las Reglas Uniformes para un documento de transporte combinado, de la Cámara Internacional de Comercio, son un ejemplo de normas de derecho privado que se están aplicando en la actualidad.

33. Por otra parte, la Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) 8/, con sede en Copenhague, ha emitido un conocimiento de embarque de transporte combinado (conocido como Combiconbill) que viene usándose ampliamente desde enero de 1971. Según un memorándum presentado por la BIMCO al tercer período de sesiones del GPI, el citado conocimiento de embarque está basado en la proyectada Convención TCM, siendo "sin embargo, desde el comienzo, la intención que el Combiconbill estaría sujeto a revisión y ajuste en conformidad con la convención final sobre transporte multimodal internacional". Según la misma nota, dicho documento puede ser usado ya sea como conocimiento de embarque tradicional puerto a puerto, como conocimiento de embarque directo (through bill of lading) o como conocimiento de embarque para transporte multimodal 9/.

34. La segunda parte del tercer período de sesiones del GPI se celebrará en enero de 1977 durante tres semanas. Además, el Grupo convino en recomendar a la Junta de Comercio y Desarrollo que convocara su cuarto período de sesiones en octubre/noviembre de 1977 por dos o tres semanas. Es decir, habría que esperar todavía hasta fines de 1977 para que el Grupo Preparatorio Intergubernamental pueda terminar sus tareas de preparación del proyecto de convención, el cual deberá ser sometido a la Conferencia plenipotenciaria que, en el mejor de los casos, tendría lugar a mediados de 1978.

8/ BIMCO no es una conferencia marítima de fletes sino una asociación de armadores y brokers y cuenta con 2200 miembros de 87 países.

9/ Véase CEPAL, Documentation forms relevant to international intermodal transport (E/CEPAL/L.114, de 4 octubre de 1974).

4. La posición de América Latina

35. Aun cuando hasta ahora no ha habido mucho movimiento de transporte multimodal en América Latina, su importancia potencial y creciente es tal que la región se ha venido preocupando desde hace años por las implicaciones que el nuevo sistema trae aparejadas en todo orden de cosas y especialmente en los aspectos económicos, sociales e institucionales. Esa inquietud ha sido estimulada por la CEPAL, a través de los numerosos estudios realizados desde que el asunto empezó a plantearse en foros internacionales y del apoyo prestado a las reuniones subregionales y regionales a las que se ha hecho referencia y en las respectivas reuniones de Ginebra, tanto de la Conferencia NU/OCMI sobre contenedores como del Grupo Preparatorio Intergubernamental para una Convención de transporte multimodal internacional. Aparte de las ya citadas, también se celebraron reuniones a nivel regional, bajo la coordinación de la CEPAL, de expertos en transporte multimodal (Santiago de Chile, julio-agosto de 1974) y de expertos en seguros de transporte (México, D.F., enero de 1975).

36. Tan importantes como los encuentros de referencia han sido los seminarios sobre transporte multimodal efectuados con el asesoramiento de la CEPAL durante los años 1974 y 1975, en diferentes países, como un medio eficaz de despertar interés por los problemas atinentes y de promover su estudio a nivel nacional, tanto entre autoridades de Gobierno como en los sectores privados representativos del comercio, del transporte, de la banca, de los seguros y de la producción. En todos los casos se ha contado con amplio respaldo oficial y particular y en la mayoría de ellos se han organizado grupos de trabajo que han continuado la acción empezada. Dichos seminarios nacionales han sido los siguientes, realizados con la efectiva cooperación de las instituciones que se indica:

Argentina: Buenos Aires (Secretaría de Obras Públicas y Transporte y Cámara Argentina del Contenedor); Bolivia: La Paz (Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil y Secretaría Técnica de Integración y de la ALALC); Brasil: Rio de Janeiro (Ministerio de Transportes) y Brasilia (Ministerio de Relaciones Exteriores); Chile: Arica (Junta de Adelanto de Arica y Cámara de Comercio de Arica); Antofagasta (Cámara de Comercio de Antofagasta) y Valparaíso (Ministerio de Transportes y Universidad Católica de Valparaíso); Colombia: Bogotá (Dirección Nacional de la Marina Mercante y Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte, CUTMA); Costa Rica: San José (SIECA); Cuba: La Habana (Ministerio de la Marina Mercante y Puertos); Ecuador: Guayaquil (Dirección de Desarrollo Marítimo); Guatemala, a nivel centroamericano: Antigua Guatemala (SIECA); Guyana: Georgetown (CARICOM);

/Honduras: Tegucigalpa

Honduras: Tegucigalpa (SIECA); México: México, D.F. (Secretaría de Relaciones Exteriores e Instituto Mexicano de Comercio Exterior, IMCE); Paraguay: Asunción (Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones); Perú: Lima (Ministerio de Transportes y Comunicaciones); Puerto Rico: San Juan (Departamento de Estado); República Dominicana: Santo Domingo (Centro Dominicano de Promoción de Exportaciones); Trinidad y Tabago: Port of Spain (Oficina de la CEPAL); y Venezuela: Caracas (Ministerio de Relaciones Exteriores e Instituto de Comercio Exterior).

37. También la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) ha recogido las inquietudes de los Estados miembros del Tratado de Montevideo en lo que atañe al transporte multimodal, participando activamente en las reuniones subregionales y regional aludidas, a la vez que ha contribuido con estudios al Primer Seminario Interamericano sobre Carga Unitizada, organizado por el Comité Técnico Permanente de Puertos de la OEA (Bogotá, Colombia, marzo 1968) y a las reuniones del Grupo Preparatorio Intergubernamental de la Convención sobre Transporte Multimodal Internacional.

38. A la vez, la Organización de los Estados Americanos ha servido en varias oportunidades de foro adecuado para el estudio del transporte combinado. Así, en marzo de 1968 el Comité Técnico Permanente de Puertos organizó en Bogotá el Primer Seminario Interamericano de Puertos (Cargas Unificadas), en que se presentaron más de 20 documentos y se adoptaron inter alia recomendaciones sobre problemas de transporte combinado. En la III Conferencia Portuaria Interamericana (Viña del Mar, noviembre 1968) se trató, sin que llegara a aprobarse, un proyecto de Convención de OEA sobre facilitación del transporte de carga unitarizada. Por otra parte, el Grupo Ad Hoc de Transporte Marítimo en su segunda reunión (Asunción, Paraguay, setiembre de 1974) recomendó a la Comisión Especial de Consulta y Negociación (CECON) que auspiciara una reunión de consulta entre los Estados Miembros respecto al proyectado Convenio de Transporte Multimodal Internacional. La CECON patrocinó esa recomendación ante el Consejo Interamericano Económico y Social, el que, por Resolución CIES/RES/73 (IX-74) de diciembre de 1974, acordó encomendar a la Secretaría que convoque una reunión de consulta "a fin de considerar las posiciones de los países miembros del Sistema referentes al proyectado Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional a ser considerado en la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas".

39. El Grupo Ad-Hoc de Transporte Marítimo recomendó también a los Estados Miembros que, teniendo en cuenta el proyectado Convenio de Transporte Multimodal Internacional, estudien e implementen proyectos de legislación tendientes a instrumentar e institucionalizar oportunamente las

/recomendaciones que

recomendaciones que se formulen en las reuniones sobre transporte multimodal. Asimismo, que proporcionen información oportuna a la Secretaría de la OEA acerca de los estudios y las medidas que adoptem al respecto, para que dichas informaciones sean distribuidas a los Estados Miembros a fin que puedan considerarlas al estudiarse en conjunto este problema a nivel del Sistema Interamericano [10].

40. A fin de proporcionar el máximo de antecedentes al respecto y sin perjuicio de reconocer la conveniencia de remitirse a los documentos básicos respectivos, se estima conveniente dar a continuación una síntesis de los acuerdos adoptados en las reuniones pertinentes que traducen la posición latinoamericana subregional o regional en la materia.

41. En la Segunda Reunión del Consejo de Integración Física de la Junta del Acuerdo de Cartagena, según puede apreciarse en el Informe Final [11], hubo acuerdo para recomendar a los Gobiernos que la posición de los países miembros reflejara determinados principios en la Reunión Regional Latinoamericana Preparatoria de la Convención Internacional de Transporte Intermodal. Dichos principios podrían sintetizarse como sigue:

a) es conveniente y necesario contar con una Convención, siempre y cuando proteja adecuadamente los intereses de los países en desarrollo y permita la mayor participación de éstos en la aplicación y aprovechamiento del transporte intermodal internacional y de las nuevas tecnologías que conlleva;

b) la Convención se aplicará obligatoriamente en el caso del transporte intermodal entre dos Estados Contratantes al contratarse los servicios de un ETM y emitirse el documento respectivo;

c) la aplicación de la Convención en un Estado no contratante estará sujeta a lo que establezca su legislación nacional;

d) la adhesión o no adhesión a la 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 los que contemplen sus convenios bilaterales de libre tránsito;

10/ Informe de la II reunión del Grupo Ad-Hoc de Transporte Marítimo a la Comisión Especial de Consulta y Negociación (CIES/CECON-TRANS/22 corr. 1, 19 noviembre 1974).

11/ Informe final de la Segunda Reunión del Consejo de Integración Física de la JUNAC (C-IF/II/Informe final, 11 octubre 1974)

/e) la Convención

e) la Convención establecerá los requisitos mínimos exigibles que deberá cumplir el ETM para poder ejercer sus actividades, entre los cuales deberá incluirse la obligatoriedad de su registro en cada país en que opere y el cumplimiento de las disposiciones nacionales sobre rutas a seguir y obligaciones respecto a los transportistas del país;

f) la Convención deberá abarcar todos los medios de transporte que puedan participar en transporte intermodal internacional;

g) la Convención será de aplicación obligatoria para el transporte intermodal internacional de carga unitarizada y será opcional para la carga general fraccionada;

h) la carga a granel (sólida, líquida y gaseosa) quedará excluída de la Convención;

i) las gabarras LASH y los remolques de autotransbordo (roll-on/roll-off) serán considerados instrumentos de transporte en tránsito cuando transporten carga hacia o desde países sin litoral.

42. Hubo, además, acuerdo en los siguientes lineamientos respecto a responsabilidad, seguro y jurisdicción del ETM:

a) el ETM será responsable del servicio prestado;

b) las partes, ETM y usuario, podrán libremente fijar cláusulas de responsabilidad mayor que las establecidas en la Convención;

c) El ETM deberá informar amplia y detalladamente al usuario acerca de las condiciones de la póliza de seguro que ha tomado;

d) el usuario tendrá la facultad de tomar directamente las pólizas de seguro que crea conveniente para la cobertura de su mercancía, y

e) la Convención deberá incluir normas de aplicación sobre jurisdicción y competencia para los litigios que se susciten con ocasión de la suscripción y ejecución de los contratos de transporte multimodal internacional, de manera que no resulten perjudicados los usuarios y transportistas de los países en desarrollo.

/43. En lo

43. En lo que atañe al empresario o empresa y al documento de transporte multimodal internacional, se adoptaron los principios básicos y las definiciones que recogería casi textualmente la Primera Reunión Regional Latinoamericana Preparatoria de la Convención Internacional de Transporte Intermodal y que se indican más adelante al tratar sobre esta última reunión. Además, se recomendó a los organismos internacionales pertinentes que estudien las implicaciones laborales de la adopción de nuevas tecnologías y propongan las soluciones convenientes. Finalmente, el Consejo de Integración Física acordó llamar la atención de las delegaciones que pariticipen en la Primera Reunión Regional Latinoamericana acerca de la necesidad de considerar los siguientes aspectos: a) la conveniencia de analizar la índole o alcance de las posibles medidas de reciprocidad - o no reciprocidad - entre los países en desarrollo y los países desarrollados en materia de transporte multimodal internacional, y b) la conciliación de la proyectada Convención con las disposiciones del Código de Conducta de las Conferencias marítimas.

44. La Primera Reunión Regional Latinoamericana Preparatoria de la Convención Internacional de Transporte Intermodal adoptó las conclusiones que se resumen a continuación y cuyo detalle figura en su Informe final 12/.

A. Alcances de un Convenio de Transporte Multimodal Internacional:

45. Se consideró que resultaba necesario que los países de la región adoptaran 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;

c) asegurar la activa y coordinada participación de los países de la región en las futuras negociaciones internacionales dirigidas a la adopción de acuerdos intergubernamentales sobre este tema;

12/ Informe final de la Primera Reunión Regional Latinoamericana Preparatoria de la Convención Internacional de Transporte Intermodal (GRULA INTERMODAL/6/Rev. 1, 30 octubre 1974).

/d) procurar la

d) procurar la adopción de posiciones comunes con los países en desarrollo de Asia y Africa, para ampliar la capacidad negociadora del Grupo de los 77.

46. Se llegó a la conclusión que resultaba conveniente tomar parte activa en la elaboración de un convenio internacional, sujetando su aceptación a que el mismo incluyera cláusulas específicas sobre cada una de las materias que más adelante se indican, que contemplaran adecuadamente los intereses y puntos de vista de los países en desarrollo. Entre las principales condiciones que deberían establecerse para que un eventual convenio fuera aceptable para los países de la región, debería incluirse la exigencia de que las operaciones de transporte multimodal se realicen respetando las legislaciones nacionales y los acuerdos internacionales referidos a reservas de cargas, a regímenes de permisos de transporte terrestre, a reservas para cabotaje, seguros, movimiento de contenedores y otros medios de unitarización de cargas, disposiciones cambiarias y aduaneras, etc. y que se regularan detalladamente las condiciones exigidas para permitir la actuación de operadores o empresarios de transporte multimodal. Esto implicará la necesidad de incluir en el texto del convenio cláusulas de derecho público y de expresar claramente en el convenio las relaciones entre los Estados y el ETM, así como entre éste y los usuarios.

47. Las normas de derecho público contenidas en el convenio deberán ser obligatorias, tanto para los usuarios como para el ETM. El convenio no deberá contener ninguna disposición encaminada a limitar la reglamentación, por parte de los países que lo subscribieran, de las operaciones de transporte multimodal en su propio territorio, o su derecho a establecer, mediante la concesión de licencias u otros medios, las condiciones en que podrán ejercer sus actividades los ETM nacionales o extranjeros.

48. El convenio deberá ser aplicable a todos los modos de transporte susceptibles de ser comprendidos en una operación de transporte multimodal internacional, incluyendo el transporte aéreo. 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 excluída del convenio.

49. Las cláusulas de un posible convenio de transporte multimodal deberán ser compatibles con las disposiciones del Código de Conducta de las Conferencias marítimas.

/50. Hubo acuerdo

50. Hubo acuerdo en que no resultaba necesario incluir en el convenio cláusulas sobre gabarras de buques portagabarras y de semi-remolques de autotransbordo (roll-on/roll-off), por estimarse que tales elementos de transporte deberían estar sujetos al tratamiento que determine la legislación del país por el cual transiten o al que sean destinados, mientras que los elementos de tracción de los mismos (remolcadores o tractores) deberán ser de la nacionalidad del país en que operen y consecuentemente, estar sujetos a sus disposiciones.

8. El Empresario de Transporte Multimodal Internacional.

51. A los efectos del convenio, se acordó la siguiente definición de empresario o empresa de transporte multimodal internacional:
"ETM es aquella persona natural o jurídica de carácter público o privado que, teniendo la necesaria capacidad técnica, comercial y financiera, se hace responsable por la organización y ejecución del transporte intermodal internacional, de acuerdo con la legislación del país en que opera y las normas del proyectado convenio." Se reiteró que los Estados se reservarían el derecho de reglamentar y autorizar el establecimiento de los operadores o empresas de transporte multimodal dentro de sus territorios.

52. El convenio deberá establecer los requisitos mínimos exigibles que deberá cumplir el empresario de transporte multimodal para poder ejercer sus actividades, los que deberán incluir:

a) la obligatoriedad del registro del ETM en cada país en que opera, condicionándose la autorización de operar al otorgamiento de una licencia nacional que sería extendida bajo el cumplimiento de los requisitos que cada país determine;

b) el cumplimiento de las disposiciones nacionales sobre rutas a seguir y de las obligaciones respecto a los transportistas del país en que actúa;

c) el respeto de los regímenes nacionales y regionales sobre reservas de carga, permiso de transporte terrestre, reservas de cabotaje, seguros, movimiento de contenedores y otros medios de unitarización de cargas, disposiciones cambiarias y aduaneras, reglamentaciones sobre tarifas, etc.;

/d) la existencia

d) la existencia de una capacidad financiera del ETM, debidamente garantizada y en correspondencia con las responsabilidades que asuma;

e) la obligatoriedad del registro de las tarifas, comisiones u otros emolumentos que reciba el operador por su participación en el transporte multimodal.

53. Se acordó también que el convenio establecerá la obligación del ETM de dar a conocer a los usuarios y a los gobiernos respectivos las rutas alternativas que pueden utilizarse para cumplir determinado servicio y el derecho del usuario a escoger las rutas por las cuales deberá ser transportada su carga. El texto del convenio señalará que las partes contratantes se reservarán el derecho de fiscalizar el cumplimiento por parte del ETM de sus obligaciones contractuales.

54. El convenio deberá contener las disposiciones necesarias para asegurar la adecuada correlación entre los fletes parciales y servicios pagados por el ETM y el monto total exigido al usuario por la prestación del servicio completo de transporte multimodal, así como el traslado al usuario de los beneficios derivados del establecimiento y expansión del transporte multimodal.

C. Responsabilidad y seguros.

55. Se logró acuerdo sobre algunas ideas preliminares en cuanto al sistema de responsabilidad del ETM y la contratación de seguros en favor del usuario, las que fueron revisadas y concretadas más tarde durante las reuniones de expertos en seguros de transporte celebradas en México, D.F., y en la primera parte del tercer período de sesiones del GPI en Ginebra.

D. El documento de transporte multimodal internacional.

56. A los efectos del convenio, se acordó la siguiente definición del documento de transporte multimodal internacional:

"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."

/57. La emisión

57. La emisión del documento de transporte multimodal internacional constituirá prueba suficiente de que una determinada operación se regirá por las cláusulas del convenio de transporte multimodal internacional. Además, se acordó que el documento debería tener carácter de negociable a opción del usuario.

58. En cuanto al contenido del documento de transporte multimodal internacional, hubo consenso en que debería incluir, por lo menos, los siguientes datos:

a) nombre o denominación y domicilio del operador, del exportador, del importador o del consignatario, cuando no está emitido al portador;

b) lugar y fecha de emisión;

c) lugar de producción, procedencia, recepción y entrega de la carga;

d) naturaleza de las mercancías, su acondicionamiento, marcas y números para su identificación, declarada en forma bien legible por el exportador, en el embalaje o en la propia mercancía si ésta no fuera embalada;

e) número de piezas o bultos y su peso bruto o volumen;

f) declaración del valor de la mercancía en caso de que haya tal exigencia de parte del embarcador;

g) condiciones del contrato de transporte;

h) un desglose, cuando fuera factible, de los gastos por medio de transporte, puntos de transbordo y terminales;

i) nombre del asegurador de la carga;

j) otras cláusulas que las partes acuerden, y

k) datos que faciliten los trámites de aduana.

59. Como puede apreciarse, varias de estas informaciones son similares a las contenidas en el conocimiento de embarque, precisamente porque el documento de transporte multimodal ejercerá las mismas funciones de instrumentación del

/contrato de

contrato de transporte y de título de propiedad de las mercancías que ejecuta el más antiguo de los documentos de comercio internacional. Los demás ítems tienen por objeto proteger los intereses de los usuarios de los países en desarrollo frente a los empresarios de transporte multimodal, que se supone serán siempre más fuertes. Nótese que, sin embargo, no figura en esta lista ninguna información destinada a controlar el cumplimiento de las leyes de reserva de cargas ni las normas sobre nacionalidad de los transportistas en los tráficos internos de cada país.

E. Jurisdicción.

60. El convenio debe establecer que se conceda al reclamante las opciones de poder elegir, entre otras, cualquiera de las siguientes jurisdicciones: i) donde el demandado tiene su domicilio, establecimiento principal o residencia habitual; ii) donde se encuentra la agencia o representante del demandado en la que se celebró el contrato; iii) del lugar donde ocurrió el hecho generador del perjuicio; iv) del lugar de partida o de destino del transporte.

F. Cuestiones aduaneras.

61. Se convino que se considere la inclusión de un capítulo o apartado que cubra las cuestiones aduaneras no contempladas satisfactoriamente en los convenios internacionales vigentes, dejando la regulación de los sistemas de caución o de garantía a las legislaciones nacionales.

G. Repercusiones técnicas, sociales y económicas.

62. Se acordó recomendar la realización de estudios sobre la disminución de oportunidades de empleo, desplazamiento hacia empleos más calificados y otras implicaciones laborales de las nuevas tecnologías de transporte multimodal y la adopción de medidas para asegurar los ajustes y traslaciones necesarias, por parte de los gobiernos respectivos, para evitar la caída del nivel total de empleo o de ingreso de los trabajadores afectados.

H. Otros aspectos de un eventual convenio.

63. Después de examinar los estudios pertinentes de la UNCTAD y de la CEPAL, se coincidió en la dificultad de decidir por el momento acerca del vínculo territorial, conflicto de leyes y arbitraje y se recomendó que el GPI los analice en su próxima reunión, cuidando que al decidir no

/se afecten

se afecten las posiciones favorables alcanzadas en el *Código de Conducta* de las Conferencias marítimas y que se tomen en cuenta los resultados de la labor de la CNUOMI sobre la materia.

I. Otros acuerdos.

64. La Primera Reunión Regional Latinoamericana adoptó otros acuerdos, entre los cuales cabe resaltar el de solicitar a la CEPAL que convocara una reunión de expertos en seguros para analizar el alcance de las pólizas tomadas por el ETM y la creación de una unión subregional de seguros y reaseguros.

65. En la Reunión Regional de Expertos en Seguros de Transporte[13/] hubo consenso en considerar como posible alternativa seguro por pérdidas, mermas y daños a la carga tomado por el usuario, un seguro de responsabilidad amplia tomado por el ETM para el usuario; en que en cualquiera de las dos variantes el seguro debería tomarse íntegramente en el país de importación si en él pudiese obtenerse cobertura; y en que sería conveniente que los países en desarrollo adopten medidas tendientes a regular las actividades del ETM en sus territorios.

66. Se estimó que no es conveniente por el momento la elaboración de un modelo de póliza consistente con el sistema uniforme recomendado en la reunión de Mar del Plata y otro consistente con los distintos sistemas planteados por la UNCTAD. También se consideró útil que los países prepararan sus ideas o sugerencias sobre las responsabilidades del ETM, para que en la próxima reunión regional latinoamericana sobre transporte multimodal se pudiera adoptar una definición más clara al respecto y, partiendo de esa base, representantes del área de seguros pudieran redactar nuevas cláusulas apropiadas a ser añadidas a las pólizas tradicionales de transporte.

67. En cuanto a la creación de una unión de seguros y reaseguros subregional que se encargue de negociar en el exterior los reaseguros subregionales, se consideró conveniente y necesario estimular las operaciones internas de coaseguro, reaseguro y retrocesión, de suerte que el mercado de cada país aproveche al máximo la capacidad de retención

13/ CEPAL - Reunión Regional de Expertos en Seguros de Transporte, México, D.F., 28 a 31 enero 1975. Informe del Relator.

/de las

de las responsabilidades directamente aceptadas, pero, dada la trascendencia del tema y vista la escasa disponibilidad de tiempo, se estimó conveniente solicitar a la CEPAL que promueva otra reunión de expertos para tratar el asunto con la extensión y profundidad que requiere.

68. La intensa actividad desplegada por América Latina en las reuniones nacionales, subregionales y regionales se ha visto reflejada en los foros a nivel mundial, en que le ha correspondido una participación efectiva. Tanto en la Tercera UNCTAD como en la Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD, los delegados latinoamericanos han tenido destacada actuación y lo mismo ha ocurrido, en mayor medida aún, en las reuniones del Grupo Preparatorio Intergubernamental de la Convención del Transporte Intermodal Internacional. Tal vez la labor más ardua en Ginebra ha sido la de persuadir a los demás miembros del Grupo de los 77 de la necesidad y conveniencia de tomar parte en la preparación de una convención y sobre los principios básicos que ella debería contener, valiosa tarea que se ha visto facilitada por la circunstancia que en las reuniones del GPI el Grupo de los 77 ha elegido como vocero a un representante de América Latina.

69. Así, en la Conferencia Naciones Unidas/OCMI sobre el Transporte Internacional en Contenedores (Ginebra, 13 noviembre-2 diciembre 1972), las resoluciones aprobadas respondieron a proyectos presentados por los países en desarrollo y basados en las sugerencias de las reuniones subregionales de Brasilia, México y Lima.[14] Lo mismo puede decirse acerca del problema de fondo, esto es, de la filosofía que respalda la intervención del Grupo de los 77 en la elaboración de la proyectada convención y que ha costado tanto mantener a través de todos estos años en el seno de la agrupación de los países en desarrollo en la UNCTAD.

70. Durante el primer período de sesiones del GPI, el Grupo de los 77 - con el apoyo de Rumania - presentó un memorándum con las ideas matrices que debería contener el estudio de la Secretaría de la UNCTAD en la materia, posición también emanada de los conceptos sustentados por América Latina.[15] Ese documento fijó prácticamente la pauta para los

14/ ALALC: Informe acerca de la Conferencia Naciones Unidas/OCMI sobre el transporte internacional en contenedores. CEP/Repartido 1532, 31 enero 1973.

15/ Véase op. cit. bajo 5/.

/estudios acerca

estudios acerca de los aspectos institucionales, económicos y sociales emprendidos por la UNCTAD a partir de esa reunión.

71. En el segundo período de sesiones del GPI, el delegado del Brasil, como vocero del Grupo de los 77, hizo una amplia exposición para dar a conocer los planteamientos de los países en desarrollo frente a la expansión del transporte multimodal internacional[16]. En dicha declaración quedó constancia que "en caso que no se adoptara una convención, la expansión del transporte multimodal impondrá, de todas maneras, nuevas normas legales y prácticas comerciales que regularán su operación, por lo cual los países en desarrollo han llegado a la conclusión que es necesario que tomen parte activa en la eventual elaboración de una convención sobre transporte intermodal internacional". A continuación se resumen, en traducción libre, los principales puntos de vista contenidos en el citado discurso que, como es fácil advertir, reflejan los mismos planteamientos de América Latina en sus reuniones previas de Lima y Mar del Plata.

72. La convención debería ser enfocada dentro del marco del establecimiento de un nuevo orden económico internacional a que se refiere la Declaración y el Programa de acción adoptados por la Asamblea General de las Naciones Unidas en su sexta sesión especial. Debería, por lo tanto, tender a promover el desenvolvimiento económico y social de los países en desarrollo y especialmente de los menos favorecidos entre ellos, de los países en desarrollo sin litoral e isleños; a asegurar la introducción ordenada de las nuevas tecnologías del transporte en los países en desarrollo y a promover el transporte intermodal internacional en forma que facilite y fomente el creciente comercio. Los países en desarrollo consideran imperioso que la convención sea compatible con la Convención sobre Código de Conducta de las Conferencias marítimas, a fin de proteger debidamente sus intereses en el campo del transporte marítimo.

73. Entre las principales condiciones que deben cumplirse para que la eventual convención sea aceptable, es imperativo que las operaciones de transporte multimodal se ejecuten de conformidad con las legislaciones nacionales y los acuerdos internacionales pertinentes. Asimismo, deben

16/ Report of the IPG on its second session (TD/B/AC.15/11, Annex II), 31 diciembre 1974.

/ser claramente

ser claramente expresadas en la convención las relaciones entre los Estados y los ETM, así como entre éstos y los usuarios.

74. De lo anterior se deriva la necesidad de incluir en el texto de la convención cláusulas de derecho público. Las normas de derecho público en la convención deben ser obligatorias para los usuarios y para los ETM. Sin embargo, las normas de derecho privado que regulen las relaciones entre el usuario y el ETM deben ser opcionales para el usuario. De esta manera, el usuario retendría la opción de usar el método segmentado de transporte.

75. Los países en desarrollo consideran que los Estados tienen el derecho de reglamentar y supervisar las actividades del ETM en sus territorios, así como las normas nacionales sobre las rutas a seguir y otras obligaciones de los transportistas en los países en que operan. Sin perjuicio de lo anterior, la convención debería señalar las responsabilidades básicas y los derechos de los ETM en cuanto a salvaguardar los intereses de los países en desarrollo.

76. En cuanto al contenido de la convención, consideran que debe establecer un documento de transporte multimodal internacional que constituya prueba adecuada de que una operación específica es regulada por las cláusulas de la convención y que la emisión de dicho documento es obligatoria para el ETM a petición del usuario. Tal documento debería contener los requisitos considerados mínimos necesarios por la convención para resguardar los intereses de las partes, para facilitar el comercio internacional y los procedimientos aduaneros que no estén debidamente contemplados en las convenciones vigentes.

77. En cuanto a responsabilidad, cualquier futura convención debería contener disposiciones para que el ETM tenga el mínimo de exenciones posible. Los seguros de la carga deberían ser contratados en las compañías aseguradoras de los países en desarrollo, tomando en cuenta la resolución 42 (III) de la UNCTAD que presta apoyo a los mercados de seguros de esos países.

78. A fin de obtener suficiente conocimiento de las consecuencias técnicas, sociales, legales y económicas del transporte multimodal internacional, los países en desarrollo requieren que la UNCTAD en cooperación con las comisiones económicas regionales realice estudios sobre los siguientes aspectos:

/a) repercusiones

a) repercusiones para la mano de obra de los países en desarrollo;

b) consecuencias en la infraestructura interna de los transportes así como perspectivas para el establecimiento y expansión de las operaciones de transporte multimodal internacional;

c) viabilidad técnica y financiera de las inversiones necesarias para adaptar la infraestructura;

d) estudios a fondo de las consecuencias técnicas, económicas, sociales, jurídicas e institucionales que para las diversas regiones en desarrollo del mundo tengan las operaciones de transporte multimodal internacional, incluída la determinación de los costos alternativos de esas operaciones;

e) procedimientos de consulta entre los cargadores o usuarios y los ETM transportistas; salvaguardias necesarias para asegurar que la convención no conduzca a poderosos consorcios de operadores de contenedores que se transformen en ETM y reemplacen el sistema de conferencias marítimas, estableciendo así un pequeño grupo de carteles mundiales de empresas multinacionales para el manejo exclusivo del transporte internacional multimodal de mercancías.

79. Además, debía incrementarse sustancialmente la asistencia técnica y financiera, en favorables condiciones, a los países en desarrollo, para la instalación y fomento de servicios de transporte multimodal internacional. Se recomienda también que el Grupo Preparatorio Intergubernamental continúe analizando aspectos tales como arbitraje, conflicto de leyes, vínculo territorial y jurisdicción.

80. Prácticamente todos estos estudios propuestos han sido realizados por la Secretaría de la UNCTAD, de acuerdo con lo informado en el prefacio del documento Consecuencias económicas y sociales del transporte intermodal internacional en los países en desarrollo. 17/

81. En el tercer período de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental, el coordinador de América Latina y vocero del Grupo de los 77 formuló la declaración a que se ha hecho referencia y que se

17/ TD/B/AC.15/13, de 19 diciembre 1975.

/incluye como

incluye como anexo I del presente documento, para dejar constancia de los propósitos con que dicho Grupo participaba en el estudio sobre la proyectada convención. Además, en el curso de los debates, el portavoz del Grupo de los 77 hizo presente, en numerosas y bien fundamentadas intervenciones[18/], la posición de sus representados. Por considerar que sería útil reunir el máximo de antecedentes en este documento, se transcriben a continuación los acápites más importantes de dichas intervenciones.

82. En lo que respecta al documento de TM, el portavoz de los 77 declaró que era título probatorio de la operación de transporte multimodal y acreditativo del contrato de TM; que debía tener carácter internacional, acreditar la recepción de la mercancía y servir de título acreditativo y representativo de ésta y, a petición del cargador, poder ser utilizado en operaciones de crédito. El operador de transporte multimodal (OTM) estará obligado a expedir un documento de TM e incumbe al cargador decidir si dicho documento debía ser negociable o no negociable.

83. El documento de TM debería comprender los datos necesarios para salvaguardar los intereses de las partes y permitirle desempeñar su función en el comercio mundial. El documento de TM podría comprender los datos siguientes:

a) número de identificación del documento;

b) indicación de que es negociable o no negociable y del número de ejemplares;

c) lugar y fecha de emisión;

d) nombre y dirección del OTM, del cargador o exportador y del importador o consignatario (cuando el documento de TM no se expide al portador);

e) nombre del portador marítimo, el armador o el fletador y nombre del buque o del buque sustituto (sea o no fletado);

18/ Informe del Grupo Preparatorio Intergubernamental acerca de la primera parte de su tercer período de sesiones (TD/B/AC.15/18, de 18 mayo 1976).

/f) itinerario,

f) itinerario, modos de transporte utilizados y puntos de transbordo;

g) naturaleza general, modo de embalaje, marcas y números particulares de las mercancías;

h) número de bultos y su volumen o peso bruto;

i) valor en fábrica o FOB de las mercancías, a petición del cargador;

j) lugar de fabricación, entrega y recibo de las mercancías;

k) importe del flete para cada medio de transporte, con indicación de si es flete pagado o a pagar;

l) monedas en que se efectúen los pagos;

m) condiciones de transporte;

n) condiciones de embarque;

o) condiciones del seguro (carga y responsabilidad), con indicación del nombre del asegurador;

p) plazo aproximado de entrega de las mercancías;

q) cláusulas de jurisdicción y arbitraje;

r) lugar de cumplimiento de las formalidades aduaneras (en los puntos de partida y de destino);

s) nomenclatura arancelaria;

t) número de la licencia de importación o exportación;

u) número de la factura comercial;

v) cualquier otra cláusula cuya inclusión hubieren convenido las partes interesadas y que no fuere contraria a la legislación nacional.

No obstante, si así se acordara, se podría prescindir de algunas de estas indicaciones.

/84. Según

84. Según puede advertirse, los primitivos once ítems que se acordó incluir durante la Primera Reunión Regional Latinoamericana de Mar del Plata han aumentado al doble, ya sea para resguardar mejor los intereses del usuario - como en el caso de las letras b), l), n), o), p) y q) - ya para hacer más fácil y expedita la identificación y el control aduanero de la mercancía - como en los ítems a), r), s), t) y u) - o bien para verificar el cumplimiento de las disposiciones legales sobre reserva de cargas para las banderas propias en el mar y la nacionalidad de los medios de transporte interno. Con todo, parecería conveniente revisar esa lista de datos para evitar el exceso de informaciones que retardarían y encarecerían innecesariamente la emisión del documento de transporte multimodal sin que cumplan a la postre una finalidad determinada y realmente útil o que no pudieran aprovecharse más tarde por dificultad para procesarlas.

85. En materia de seguros y responsabilidad del OTM, el Grupo Latinoamericano realizó un interesante trabajo durante la primera parte del tercer período de sesiones del GPI, cuyas conclusiones se reproducen como anexo II, aun cuando una delegación hizo presente que consultaría a su Gobierno sobre ellas. Esta minuta fue entregada como borrador para discusiones a los Grupos Africano y Asiático, pero sus conclusiones no alcanzaron a debatirse en Ginebra y dichos grupos se comprometieron a estudiarlas antes de la segunda parte del tercer período.

86. En cuanto a Aduanas, el portavoz de los 77 declaró que su Grupo suscribía la conclusión del documento de la Secretaría, preparado por el Director de Política Comercial de la ALALC [19], en el sentido que el convenio debía contener principios generales, necesarios para determinar el régimen aduanero, y disposiciones comunes relativas a los procedimientos y normas aduaneras, a fin de tomar en cuenta los intereses tanto de los países desarrollados como en desarrollo. También en materia de aduanas, al igual que en seguros, se formó un grupo de trabajo de expertos latinoamericanos, el que produjo el documento que se acompaña como anexo III y que, si bien fue aprobado en el seno del Grupo Latinoamericano, se distribuyó como borrador para discusiones a los miembros de los Grupos Africano y Asiático. En todo caso y aun cuando no están agotados los puntos que merecen consideración en ambas materias, se estima que dichos

19/ Operaciones de transporte multimodal internacional y sus implicaciones para las administraciones aduaneras de los países en desarrollo. Informe preparado a petición de la Secretaría de la UNCTAD por Hugo Opazo Ramos, Director del Depto. de Política Comercial de la ALALC (TD/B/AC.15/16, 2 octubre 1975).

/borradores han

borradores han de ser aprovechables para mayor consideración en la Segunda Reunión Regional Latinoamericana.

87. La posición del Grupo de los 77 - y por ende del Grupo Latinoamericano - acerca del ámbito de aplicación del convenio establece que el futuro convenio debería ser obligatorio en los casos en que el cargador y el ETM acordasen un transporte multimodal y se extendiera un documento de TM. Además, el cargador debería conservar su derecho a utilizar servicios de transporte segmentado o de transporte multimodal. El ámbito de aplicación deberá definirse en el convenio lo más claramente posible. Igualmente, debería definirse el vínculo territorial del convenio con respecto a un Estado contratante, basándose en los tres criterios siguientes: a) que el lugar en que el OTM se hace cargo de la mercancía esté situado en un Estado contratante; b) que el lugar designado para la entrega de las mercancías por el OTM esté situado en un Estado contratante, y c) que el lugar en que se extiende el documento de TM esté situado en un Estado contratante. De esta manera, la aplicación del convenio se limitaría a los Estados contratantes directamente afectados por el transporte multimodal. Los representantes de algunos países en desarrollo expresaron la opinión de que tal vez dichos factores no fueran necesariamente acumulativos y que el convenio debería aplicarse incluso si se reunían los dos primeros elementos de vínculo territorial.

88. En principio, según declaró el portavoz de los 77, el convenio debía aplicarse a todos los medios de transporte, pero había que seguir estudiando si se incluía el transporte aéreo, de acuerdo con la necesidad de proceder con precaución expresada por los portavoces de los Grupos B y D. También habría que seguir examinando la cuestión de los tipos de mercancías a que se debía aplicar el convenio. Con respecto al tiempo en que debía regir el convenio, declaró que sería similar al de otros convenios internacionales sobre transporte, es decir desde el momento en que el OTM recibiera las mercancías hasta que las entregara al consignatario.

/5. Acción

5. Acción a seguir

89. De la experiencia recogida en las reuniones a que se ha hecho referencia, se puede concluir que los países de América Latina consideran de urgente necesidad contar con un instrumento jurídico internacional que les permita participar en igualdad de condiciones con las demás naciones en el transporte multimodal internacional y que estiman indispensable intervenir en la preparación del convenio a fin de que se consideren debidamente sus intereses. Sus aspiraciones en la materia podrían resumirse como sigue:

a) Asegurarse que las reglas sobre transporte multimodal convenidas a nivel mundial permitan a América Latina aprovechar los beneficios de las nuevas tecnologías de transporte internacional;

b) resguardar la participación de sus connacionales como propietarios y operadores de las empresas, los buques y los equipos que requiera la nueva tecnología;

c) garantizar que las ventajas institucionales que se den a la carga unitarizada se hagan extensivas, en lo posible, a otros tipos de carga de manera que ellas no beneficien solamente a los operadores de transporte multimodal dedicados a la carga unitarizada;

d) mantener las conquistas logradas en la UNCTAD y en otros foros internacionales en reconocimiento del derecho de sus marinas mercantes y compañías de seguros a participar en una cuota sustancial del transporte o del seguro de la carga que generan sus propios países.

90. El logro de dichas metas está sujeto a que los países latinoamericanos, con el asesoramiento de los organismos internacionales de la región, conozcan a fondo las facetas del transporte multimodal internacional y estén en condiciones de presentar y defender debidamente sus puntos de vista en las próximas reuniones de Ginebra, de acuerdo con las posiciones que se adopten previamente en las respectivas reuniones regionales, como en la que se realizará en Argentina por acuerdo del SELA.

91. De los informes de las reuniones subregionales y regionales de Lima y Mar del Plata y de las del GPI citadas a lo largo del presente trabajo, surgen una serie de acuerdos y planteamientos que configuran diversos

/aspectos de

aspectos de la posición latinoamericana en relación con el convenio de transporte multimodal internacional. Es preciso reconocer, sin embargo, que existen además otros tópicos que por su complejidad y secuelas operativas y comerciales requieren de un análisis cuidadoso antes de reiniciarse el tercer período de sesiones del GPI en enero de 1977. Entre estas materias se pueden mencionar las siguientes:

a) Alcance del Convenio. Es preciso determinar cuáles medios de transporte abarcará el Convenio y especialmente si se incluye o no el transporte aéreo; decidir sobre el tipo de carga que podrá ser objeto del Convenio (carga unitarizada, carga fraccionada, carga líquida a granel, carga sólida a granel); aclarar si los vínculos territoriales con el Estado contratante serán sustitutivos o acumulativos (esto es, si se exigirá que concurran los tres factores de vinculación - lugar en que el ETM se hace cargo de las mercancías, lugar en que el ETM debe entregar las mercancías y lugar en que se expide el documento - o si bastará con uno o dos de ellos para que la aplicación del Convenio sea obligatoria).

b) Habilitación del empresario de transporte multimodal (ETM). Es necesario determinar los requisitos que deberá cumplir una empresa para ser autorizada a operar como ETM, tales como nacionalidad, solvencia, garantías, actividad principal (es decir, si sólo las empresas de transporte podrán ser ETM); decidir acerca de la responsabilidad legal de los representantes locales de los ETM extranjeros; determinar los servicios que pueden ofrecer los ETM extranjeros en relación con el comercio internacional de los países en desarrollo; decidir si el Convenio deberá establecer que los ETM extranjeros han de tener relaciones contractuales con ETM locales y si tales contratos estarían sujetos a aprobación; determinar qué tipos de actuaciones de los ETM serán ilícitas, como, por ejemplo, contratos de exclusividad, etc.

c) El contrato de transporte multimodal y su documento. Resulta esencial precisar los aspectos de derecho público que deben ser parte de las condiciones del contrato. A la vez, es necesario definir las funciones del documento: institucionalización del contrato, prueba de recepción de la mercancía, evidencia de que el ETM ha asumido la responsabilidad de entregar la mercancía en destino en el plazo convenido y, en caso de ser negociable, título de propiedad. Teniendo en cuenta las condiciones del contrato y las funciones que debe cumplir el documento de transporte multimodal, correspondería especificar los datos que éste deberá contener. Convendría también aclarar que la sola existencia del documento de TM constituirá prueba suficiente de que una determinada operación se regirá por las cláusulas del convenio.

d) Seguros y responsabilidad. Será preciso revisar los acuerdos adoptados por el Grupo Latinoamericano de Seguros en la primera parte del tercer período de sesiones del GPI en materia de seguros de la carga y de

/responsabilidad del

responsabilidad del ETM y en especial decidir sobre la aplicación del sistema de red cuando se pueda establecer el tramo en que tuvo lugar el daño a la carga y la aplicación del sistema de tipo uniforme cuando no sea posible determinarlo y, en este último caso, fijar el límite del monto de la responsabilidad. A la vez, sería conveniente especificar en el Convenio las exenciones a la responsabilidad del ETM.

e) Aspectos aduaneros. Decidir, sobre la base de las conclusiones a que llegó el Grupo Latinoamericano de Aduanas en la primera parte del tercer período de sesiones del GPI, acerca de los aspectos aduaneros que deberá contener el Convenio y en especial determinar el régimen aduanero más conveniente. Si bien habría que dejar cierta libertad de acción a las legislaciones nacionales en materia de controles aduaneros y de garantías, convendría adoptar en el convenio normas generales que eviten restricciones y faciliten el tránsito de mercancías y el transporte multimodal internacional.

f) Relación entre el Convenio y aspectos tecnológicos de la unitarización de la carga y del transporte marítimo. Analizar las consecuencias que pudieran derivarse de algunas cláusulas del proyectado Convenio en apoyo o detrimento de determinada tecnología, en relación con los intereses de los países latinoamericanos.

92. En el análisis de los aspectos antes mencionados con miras a determinar la posición que deberá adoptar América Latina, es preciso tener en cuenta la documentación y los informes de las reuniones regionales y de las sesiones del GPI que se enumeran en el anexo VI. Al mismo tiempo valdría la pena tomar en consideración la legislación vigente en los países de la región, tanto por el interés que tiene en sí como por la conveniencia de compararla con las posiciones adoptadas por el Grupo Latinoamericano y los acuerdos de las reuniones regionales.

93. Hasta ahora, Brasil y Venezuela han sido los únicos países de América Latina que han legislado específicamente sobre transporte multimodal. Argentina, Colombia, Chile, México y Perú sólo han dictado disposiciones acerca del tratamiento a los contenedores en el transporte internacional 20/.

94. La Ley 6.288, de 11 de diciembre de 1975, del Brasil, cuyo texto se reproduce en anexo IV, trata de la carga unitarizada y de las unidades de carga del contenedor, de las modalidades de transporte, de los servicios

---

20/ Las disposiciones legales vigentes en la materia que no se reproducen en este trabajo aparecen en el documento Bases para el estudio sobre transporte en contenedores (ALALC/SEC/PA/44), Montevideo, junio 1973, preparado por Tomás Sepúlveda-Whittle, Consultor en Transporte del Programa OEA/ALALC en esa época.

/de transporte

de transporte en contenedor, del conocimiento de transporte multimodal, de la responsabilidad legal, de la prescripción y nulidad y de las mercancías peligrosas. Resulta interesante destacar algunos artículos de la ley brasileña vinculados a las materias en discusión relacionadas con el convenio.

95. Por ejemplo, al referirse al transporte intermodal (multimodal) la ley brasileña no solamente lo define como es tradicional, sino que también agrega una aclaración: "El agrupamiento y la movilización de mercaderías para ser unitarizadas, así como las operaciones después de su entrega en el punto de destino establecido en el contrato de transporte, no caracterizan transporte intermodal ni hacen parte de él". (Artículo 8º, parágrafo único.) 21/

96. Asimismo, se establece que el transporte interno de mercancías, sólo podrá ser hecho "por empresa brasileña de reconocida idoneidad técnica, comercial y financiera, dirigida por brasileños y cuyo capital social sea, por lo menos en sus dos terceras partes perteneciente a brasileños y representado por acciones nominativas". (Artículo 9º.)

97. Por otra parte, la ley brasileña establece que, "Solamente podrá emitir conocimiento de transporte intermodal en el comercio exterior brasileño la empresa de transporte nacional definida en el artículo 9º, legalmente autorizada a operar en el transporte intermodal" (artículo 14º, inciso 2º). Asimismo se dispone también que, "El transporte en contenedores en todo el territorio nacional vacío o cargado con mercaderías nacionales o extranjeras, sólo podrá ser hecho por empresas brasileñas de transporte automotor, ferroviario, aéreo o marítimo, conforme a lo definido en el artículo 9º". (Artículo 10º.) Nótese pues que, según estas últimas disposiciones, el ETM que no es a la vez transportista queda excluído de participar en el tráfico multimodal en el Brasil.

98. La aparente severidad de estas disposiciones en favor de las empresas nacionales, se atenúa al establecerse en el artículo 30º un régimen de reciprocidad: "El Poder Ejecutivo, en la concesión de favores y beneficios a contenedores extranjeros, y en el examen de los acuerdos o convenciones internacionales, tendrá siempre en consideración la aplicación de los principios de reciprocidad".

21/ Todos los textos de la ley citados han sido tomados de la traducción al español hecha por el Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (La Marina Mercante Iberoamericana 1976, p. 311 y siguientes).

/99. La

99. La responsabilidad del ETM se puntualiza expresamente en el artículo 15°, a saber: "Por la emisión de un conocimiento de transporte intermodal, la empresa transportadora:

"I. Se obliga a ejecutar o hacer ejecutar el transporte de la mercadería del sitio en que la recibe hasta el sitio designado para su entrega al importador, al consignatario o a la persona a quien el conocimiento de transporte intermodal haya sido debidamente endosado.

"II. Asume plena responsabilidad por la ejecución de todos los servicios necesarios al transporte, así como por los actos u omisiones de las personas que, como sus agentes o representantes, intervengan en su ejecución."

100. La norma anterior se refuerza con las relativas a Responsabilidad legal, a que se refieren los artículos 18 al 21, entre los cuales se estima procedente destacar el artículo 20 sobre exenciones: "La empresa transportadora será exonerada de toda responsabilidad por las pérdidas o daños a las mercaderías, cuando ocurriere cualquiera de las circunstancias siguientes:

I. Error o negligencia del exportador o embarcador, así como del destinatario.

II. Cumplimiento de instrucciones emanadas de autoridades competentes o de persona que tenga poderes para ello.

III. Ausencia o defectos de embalaje.

IV. Vicio propio de la mercadería.

V. Manipuleo, embarque, estiba o descarga de las mercaderías o del contenedor ejecutados directamente por el importador, consignatario o sus representantes.

VI. Encontrarse la mercadería en contenedor que no esté bajo el control del transportador, y que no posea su documentación en orden.

VII. Huelgas, Lock out o dificultades en los servicios de transporte de carácter parcial o total, por cualquier causa.

/VIII. Explosión

VIII. Explosión nuclear o de cualquier accidente resultante de uso de la energía atómica.

Parágrafo único. A pesar de las exenciones de responsabilidad previstas en este artículo, la empresa transportadora contratante será responsable por la eventual agravación de las pérdidas o daños cuando factores de su responsabilidad concurran para causarlos.

101. Sería además interesante analizar con detenimiento las cláusulas sobre prescripción y nulidad y en particular, la del inciso 2° del artículo 22°, acerca de los casos en que no se pueda comprobar el tramo del trayecto en que ocurrió la pérdida o daño, en que "... cabe a la empresa contratante del transporte pagar la indemnización correspondiente, con derecho o acción de repetición contra los demás participantes del transporte para resarcirse del valor de la cuota parte de la indemnización proporcional a la participación de cada uno en el flete total recibido por el transporte integral".

102. Correspondería tener presente, tan pronto como se publique, el reglamento de la ley brasileña, el que seguramente aclarará y complementará las disposiciones legales que se comentan.

103. Por su parte, en Colombia, por iniciativa del Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte (CUTMA) y bajo su dependencia y responsabilidad, se constituyó a mediados de 1975 la Zona Aduanera de Bogotá, con la finalidad principal de ofrecer facilidades a los importadores para la nacionalización de mercancías. La facilitación aduanera y la consolidación de carga permite a los importadores controlar el movimiento de productos desde la descarga del buque hasta su nacionalización, con las consiguientes reducciones en los costos de almacenaje y eliminación de riesgos, a la vez que sirve para racionalizar el transporte por camión y coordinar los despachos de exportación en contenedores.

104. Aparte de las zonas aduaneras del CUTMA - que fuera de Bogotá se han instalado o están en vías de instalarse en Medellín, Cali, Ipiales y Cúcuta - se puede operar en transporte multimodal con contenedores cuando éstos se transportan por los Ferrocarriles Nacionales de

/Colombia, siendo

Colombia, siendo sellados en el puerto de entrada por la aduana e inspeccionados en las estaciones ferroviarias del interior.

105. Recientemente, Venezuela también ha legislado sobre la materia, al dictar el decreto 1628 de 15 de junio de 1976, que rige a partir del 15 de julio de 1976 (véase Anexo V). Esta disposición establece que "las empresas legalmente constituidas para la explotación de la industria del transporte, podrán ejercer el sistema de transporte combinado de mercancías de importación, exportación y tránsito por las vías marítima, aérea y terrestre". (Art. 1º.)

106. Según puede apreciarse en dicho artículo y en los tres que le siguen, para atender el servicio multimodal en Venezuela - al igual que en Brasil - se requiere ser transportista legalmente constituido y debidamente autorizado. Es evidente pues, que sólo las empresas de transporte pueden operar como ETM en Venezuela, pero no queda claro, sin embargo, si el término "empresas legalmente constituidas para la explotación de la industria del transporte" se refiere únicamente a transportistas venezolanos o deja abierta la posibilidad de participación irrestricta de ETM extranjeros o multinacionales.

107. Resulta de interés el artículo 6º, pues no limita el sistema de transporte multimodal a la mercadería transportada en contenedores o en vehículos cerrados ("cavas"), sino que lo amplía a la demás carga, con la salvedad que en el primer caso basta que la autoridad aduanera los precinte en el puerto de entrada, mientras que si no es posible hacerlo, las mercaderías deberán ser "debidamente protegidas", es decir, acompañadas de custodia de las Fuerzas Armadas de Cooperación, quedando el transportista obligado a cubrir los gastos respectivos.

108. El Convenio que se viene estudiando en Ginebra tardará aún varios años en aprobarse y otros tantos más en entrar en vigor. En efecto, según se ha indicado, la segunda parte del tercer período de sesiones del GPI se celebrará recién en enero de 1977, en tanto que el cuarto período del GPI se convocará para octubre/noviembre del mismo año, de modo que, en el mejor de los casos, la Conferencia de Plenipotenciarios no podría realizarse antes de mediados de 1978. Y en cuanto a la eventual puesta en vigencia del Convenio, la experiencia indica que hay

/siempre un

siempre un considerable período de tiempo entre la firma de un convenio internacional y la fecha en que se reunen las ratificaciones para que entre en vigor.

109. Mientras tanto, tal como se ha dicho, el tiempo está a favor de la consolidación de las reglas por las cuales en la actualidad se está rigiendo el transporte multimodal internacional, las que han sido adoptadas unilateralmente por algunos países desarrollados y no contemplan los intereses de los países en desarrollo.

110. Ante esta situación, Brasil y en menor grado Venezuela, tal como se ha señalado, han adoptado sus propias legislaciones para complementar dentro de su territorio la aplicación de tales reglas mediante disposiciones de derecho público que resguarden sus intereses. Si otros países latinoamericanos empiezan a adoptar disposiciones en este campo, se advierte el peligro que la proliferación de leyes nacionales sobre transporte multimodal contribuya a debilitar la posición latinoamericana como producto de la posible incompatibilidad que pudieran presentar dichas legislaciones. Una manera eficaz de contrarrestar este peligro sería el estudio y adopción de normas comunes regionales sobre transporte multimodal internacional que traduzcan una firme posición latinoamericana y que constituyan un compromiso más completo y formal que el consenso hasta ahora obtenido en las reuniones del GRULA. Estas normas comunes servirían a los países para adecuar o preparar sus respectivas legislaciones sobre la materia a fin de asegurar una conveniente compatibilización entre ellas a nivel de la región y para servir de base a acuerdos bi- o multinacionales entre los países latinoamericanos.

111. Cuando se logre un consenso mundial mediante el Convenio de Transporte Multimodal Internacional, como América Latina espera, los países latinoamericanos estarán entonces en condiciones de formular una posición más definitiva y eventualmente revisar sus normas comunes y las legislaciones nacionales respectivas. Al respecto, conviene recordar que los intereses, las necesidades y las coyunturas de América Latina en materia de transporte internacional, así como de comercio, difieren fundamentalmente de aquéllos que predominan en otras regiones y que las condiciones de las rutas y los tráficos entre los países latinoamericanos y Europa, Japón o América del Norte son también muy distintas a las que se dan en el transporte marítimo entre las naciones industrializadas y otros continentes.

Anexo I

Tercer período de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental

DECLARACION DEL GRUPO DE LOS 77 EN SESION PLENARIA DE 20 FEBRERO 1976

Los países en desarrollo participan en esta sesión del Grupo Intergubernamental con la intención de jugar un rol activo en la preparación de una Convención de transporte multimodal internacional. Ya hemos declarado esa intención durante el segundo período de sesiones del Grupo, cuando también declaramos que nuestra participación estaba sujeta a ciertas condiciones. Esas condiciones incluyen, inter alia, que la futura Convención sea elaborada dentro del contexto del establecimiento de un nuevo orden económico internacional en conformidad con las resoluciones 3201 (S-VI) y 3202 (S-VI) de la Asamblea General, adoptadas en su sexta sesión especial, y que salvaguarde y promueva el desarrollo económico y social de los países en desarrollo, especialmente los menos desarrolados entre ellos. Los países en desarrollo consideran, además, indispensable que la futura Convención sea compatible con la Convención sobre Código de Conducta de las Conferencias Marítimas y con los acuerdos bilaterales pertinentes y las legislaciones nacionales relativas a reserva de cargas. A estos efectos la futura Convención debería contener disposiciones respecto a las conferencias marítimas y otros transportistas en sus relaciones con los usuarios, OTM y otras partes interesadas, en concordancia con aquellas contenidas en el Código de Conducta y en la resolución 25 (VII) de la Comisión del Transporte Marítimo.

El Grupo de los 77 considera que si alguna disposición en la propuesta Convención entra, en cualquier forma, en conflicto con aquellas contenidas en el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, deben prevalecer las disposiciones de esta última Convención. Los países en desarrollo consideran que, si no se hace así, estarían en peligro los logros que han alcanzado, así como sus esfuerzos para el desarrollo económico y social que llevan a cabo en diversos foros internacionales.

/Anexo II

Anexo II

Tercer período de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental

CONCLUSIONES DEL GRUPO LATINOAMERICANO DE SEGUROS

Introducción

El objetivo de la reunión del Grupo, compuesto por delegados de Brasil, Colombia, Cuba, México y un representante del Programa de Seguros de UNCTAD, fue analizar las repercusiones que en el campo de los seguros podía tener la operación de un sistema de Transporte Multimodal, en especial sobre los países en desarrollo y, con base en ello, establecer las condiciones que mejor protegieran los intereses de dichos países.

En este borrador se mencionan los acuerdos tomados en dos reuniones del Grupo: la del día 23 de febrero de 1976, por la tarde, y la de la mañana del 24 siguiente. Como documentos básicos de discusión se tuvieron a mano el informe TD/B/AC.15/14, en su versión al español, preparado por la Secretaría de UNCTAD, y el Combined Transport Document aprobado y recomendado por International Shipowners' Association (INSA) en 1974. Se tuvieron también como documentos de referencia, la Resolución Nº 42 de UNCTAD en su Sesión III, celebrada en Santiago de Chile en mayo de 1972, así como la Resolución 9 de la Sesión VII de la Comisión del Comercio Invisible y de la Financiación relacionada con el Comercio, de la UNCTAD, celebrada en Ginebra, Suiza, en noviembre de 1975.

Acuerdos

Los acuerdos tomados por el Grupo Latinoamericano de Seguros son los que se mencionan de seguido:

1. Se acepta que la nueva figura jurídica conocida como Operador de Transporte Multimodal (OTM) debe ser comitente (por ejemplo, que contrata en nombre propio), pues sólo así se tendrá garantía de que su participación dará mayor agilidad al comercio internacional.

/2. Se

2. Se considera prudente sustituir los términos "daños ocultos producidos durante un transporte" ("concealed damage"), a que se refiere la nota al pie Nº 43, en la página 20 del documento TD/B/AC.15/14, por el de "daños ocurridos en un tramo no identificado". La distinción es pertinente no sólo porque el término "daños ocultos" tiene una acepción precisa, y diferente a la que da la UNCTAD, en el campo de los seguros (y ellos no los cubre el seguro de carga), sino porque en un futuro habrá que regular las indemnizaciones por daños que ocurran en tramos no identificados.

3. El grupo considera que el OTM debe tener responsabilidad como tal, y que ella debe ser suficiente como para forzarle a poner cuidado y esmero en las labores a él encomendadas. Este último deseo es porque el grupo es consciente de que las pérdidas que ocurran a un cargamento, aun cuando una compañía aseguradora local las cubra, representan, a fin de cuentas, una erogación extra (para su reposición) al país importador.

4. El sistema de responsabilidad del OTM es doble:

a) Tiene el OTM responsabilidad civil profesional, y

b) Tiene responsabilidad por daños que ocurran a la carga.

5. Su responsabilidad por daños a la carga debe estar regida por los siguientes principios básicos:

a) Será aplicable el sistema de "red" cuando se pueda establecer el tramo específico donde el daño a la carga tuvo lugar. En estos casos, la responsabilidad del OTM será la misma que tienen en la actualidad los diversos transportistas unimodales, en sus respectivos tramos.

b) Será aplicable el sistema de monto uniforme cuando no sea posible establecer el tramo específico donde el daño tuvo lugar. En cuanto al nivel de dicho límite uniforme, se esbozaron las posibilidades que se mencionan en el punto 6.

c) En todo caso, el OTM será responsable directo por los daños que ocurran a la carga bajo su cuidado y la prueba de que no es culpable debe recaer sobre él.

6. Se acordó que el monto de la responsabilidad del OTM, en el caso a que se refiere el punto 5.b) debe ser superior al menor de los

/límites aplicables

límites aplicables a los medios de transportes efectivamente utilizados en el viaje en cuestión. (Nótese que los límites de medios no utilizados en el viaje específico no cuentan.) La idea de esto es forzar al OTM a precisar dónde el daño tuvo lugar y que así pueda vigilar adecuadamente los medios de transporte y de manipulación de carga que utilice. Se acordó que la diferencia entre el límite de responsabilidad que esta Convención establezca y el menor de los límites correspondientes a los modos de transporte utilizados en el viaje, debe ser suficiente para compensar al OTM los costos que, en promedio, debe incurrir para establecer el lugar donde el daño ocurrió. Si esto no se diera, el OTM no tendría incentivo alguno para emprender dicha acción.

Para el establecimiento del monto de la indemnización a que se refiere el punto 5.b) se expusieron dos posibilidades:

a) Fijar un pocentaje X por encima del límite inferior de los medios utilizados, y

b) Fijar el límite en un valor promedio (ponderado) de los límites aplicables a los medios de transporte efectivamente utilizados. La ponderación de ellos será atendiendo al "tiempo" en que los bienes viajaron en cada uno de los medios y, quizás, a algún factor que mida el riesgo atribuible a cada modo de transporte.

7. Se acordó que este monto uniforme, que se ha de aplicar en los casos donde no se establezca donde ocurrió el daño, no debe ser muy alto, para no trasladar innecesariamente primas del seguro de carga, que puede ser expedido en los países en desarrollo, a primas de seguro de responsabilidad civil que, por cuestiones de concentración de riesgos, es más probable sean suministradas sólo en países desarrollados.

8. Se acordó que el seguro de la carga de las operaciones multimodales debe - hasta donde ello sea técnicamente factible - ser expedido en los países de destino de dicha carga (por ejemplo, los del cargador o dueño de la carga). Este criterio está fundamentado en las resoluciones mencionadas en la introducción de este borrador.

Anexo III

Tercer período de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental

CONCLUSIONES DEL GRUPO LATINOAMERICANO DE ADUANAS

El Grupo Latinoamericano de Trabajo sobre cuestiones aduaneras relacionadas con el transporte multimodal internacional de mercaderías, constituido por los representantes de Argentina, Cuba y México, luego de analizar las cuestiones aduaneras vinculadas con el transporte multimodal, en atención a las particularidades institucionales, legislativas y de organización de los servicios aduaneros de los países del área, a fin de garantizar su efectiva participación en las referidas tareas, considera necesaria la inclusión en el proyecto de convenio de algunos de los aspectos que deben ser contemplados como normas generales en el citado proyecto, y que a continuación se indican:

I. El régimen aduanero más conveniente de aplicar en el marco del transporte multimodal internacional.

Sobre este tema el grupo de trabajo estima que el régimen de tránsito aduanero es el más adecuado para integrar los requerimientos del transporte multimodal. Sin embargo, en el proyecto de convenio se deberá contemplar que las modificaciones institucionales y de organización que tengan que realizarse para implantar el sistema no signifiquen erogaciones que puedan resultar demasiado onerosas.

II. Aspectos de simplificación y armonización de los documentos aduaneros utilizados en el transporte multimodal internacional.

Después de considerar las diferentes opciones, el grupo de trabajo estimó que la posición más avanzada que por el momento es factible adoptar, es la referente al documento único de tránsito aduanero. No obstante, resulta imprescindible que dicho documento esté acompañado por otros que la legislación de cada país estime necesarios.

/III. Facilitación

III. Facilitación de los procedimientos aduaneros en las operaciones de transporte multimodal internacional.

Respecto de esta cuestión, el grupo de trabajo considera que se debería dejar a las legislaciones nacionales todo lo relativo a los controles aduaneros derivados de las operaciones de transporte multimodal, dentro del espíritu de facilitar en lo posible dichos procedimientos.

IV. Aplicación de las legislaciones nacionales sobre los sistemas de caución o de garantía del interés fiscal.

El grupo de trabajo, igualmente, estima necesario que los sistemas de caución o de garantía del interés fiscal sean regulados por la legislación de cada país, habida cuenta de la existencia de instituciones de carácter nacional que se verían afectadas con la creación de otros sistemas y de lo improbable que es, en la actualidad, el establecimiento de cadenas o de asociaciones garantes de carácter regional.

En todo caso, el grupo de trabajo considera que los puntos anteriores sean abordados en el proyecto de convenio, sobre la base de tener en cuenta los intereses de los países en desarrollo.

Anexo IV

LEY DEL BRASIL SOBRE TRANSPORTE DE CONTENEDORES Y UNIDADES DE CARGA*

Ley 6288, del 11.XII.75

Artículo 1º.- El transporte de mercaderías internacional o nacional, cuando sea efectuado en unidades de carga, será regulado por esta ley.

De la carga unitizada y de las unidades de carga

Art. 2º.- Para los efectos de esta ley denomínanse:

I. Carga unitizada: uno o más volúmenes acondicionados en una unidad de carga.

II. Unidad de carga: los equipos de transporte adecuados para la utilización de mercaderías a ser transportadas, posibles de manipuleo completo, durante el recorrido y en todos los medios de transporte utilizados.

Parágrafo único. Son considerados unidades de carga los contenedores en general, los pallets, las prelingadas y cualquier otro equipo de transporte que cumplan fines indicados más arriba y que sean definidos en el reglamento.

Del contenedor

Art. 3º.- El contenedor para todos los efectos legales, no constituye embalaje de las mercaderías, siendo considerado siempre un equipo o accesorio del vehículo transportador.

Parágrafo único. El concepto de contenedor no alcanza a los vehículos, accesorios o piezas de vehículos y embalajes, pero comprende sus accesorios y equipos específicos, tales como trailers, boogies, rachs y módulos, siempre que sean utilizados como parte integrante del contenedor.

Art. 4º.- El contenedor debe satisfacer las condiciones técnicas y de seguridad previstas en las convenciones internacionales existentes por las normas legales o reglamentarias nacionales, inclusive control fiscal, y atender las especificaciones establecidas por los organismos especializados.

Art. 5º.- Las unidades de carga a que se refiere el parágrafo único del artículo 2º y sus accesorios y equipos específicos mencionados en el parágrafo único del artículo 3º, pueden ser de propiedad del transportador o de su agente, del importador, del exportador o de persona jurídica, cuya actividad se relacione con el transporte.

---

* Traducción al español tomada del Anuario del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMMI), 1976, pp. 311-314.

/De las

De las modalidades del transporte

Art. 6º.- Transporte nacional o doméstico es aquél en que el punto de embarque de la mercadería y el de destino están situados en territorio brasileño.
Art. 7º.- Transporte internacional es aquél en que el punto de embarque de la mercadería y el de destino están situados en países diferentes.
Art. 8º.- En cuanto a la forma, el transporte puede ser:

I. Modal: cuando la mercadería es transportada utilizándose un solo medio de transporte.

II. Segmentado: cuando se utilizan vehículos diferentes y son contratados separadamente los varios servicios y los diferentes transportadores que tendrán a su cargo la conducción de la mercadería del punto de expedición hasta el destino final.

III. Sucesivo: cuando la mercadería, para alcanzar el destino final necesita ser transbordada para proseguir en un vehículo de la misma modalidad de transporte.

IV. Intermodal: cuando la mercadería es transportada utilizándose dos o más modalidades de transporte.

Parágrafo único. El agrupamiento y la movilización de mercaderías para ser unitarizadas, así como las operaciones después de su entrega en el punto de destino establecido en el contrato de transporte, no caracterizan el transporte intermodal ni hacen parte de él.
Art. 9º.- El transporte doméstico de contenedores en todo el territorio nacional sólo podrá ser realizado por empresa brasileña de reconocida idoneidad técnica, comercial y financiera, dirigida por brasileños y cuyo capital social sea, por lo menos en sus dos terceras partes perteneciente a brasileños y representado por acciones nominativas.
Parágrafo único. Las empresas que, a la fecha de esta ley, vengan explotando el transporte doméstico de contenedores, deberán satisfacer en el plazo de 18 meses, los requisitos establecidos en este artículo.

De los servicios de transporte en contenedores

Art. 10º.- El transporte en contenedores en todo el territorio nacional vacío o cargado con mercaderías nacionales o extranjeras, sólo podrán ser hechos por empresas brasileñas de transporte automotor, ferroviario, aéreo o marítimo, conforme a lo definido en el artículo 9º.
Parágrafo único. Las empresas transportadoras son responsables de los dispositivos de seguridad para la inviolabilidad de los precintos, sellos, y candados, así como por las mercaderías dentro del contenedor, durante el período en que estuviere bajo su responsabilidad.
Art. 11º.- El contenedor extranjero y sus accesorios específicos sólo podrán ser utilizados en el transporte de mercaderías del comercio del país una única vez, y en su desplazamiento entre el punto en que fuere vaciado hasta

/el punto

el punto donde recibiere mercadería de exportación, o de su reembarque hacia el exterior.

Parágrafo único. Cuando sea de interés para la economía nacional y por un período transitorio, podrá el Poder Ejecutivo autorizar la utilización de contenedores extranjeros en el comercio interno.

Art. 12º.- El Poder Ejecutivo dispondrá mediante reglamento, el tratamiento aplicable a los contenedores y demás unidades de carga a que se refiere el artículo 2º en lo que concierne al impuesto de importación y al impuesto sobre productos industriales.

Art. 13º.- Las mercaderías de exportación o importación podrán ser transportadas en contenedores de cualquier nacionalidad siempre que se respeten las normas fiscales y las prescripciones establecidas por las leyes y reglamentos brasileños de transportes.

Del conocimiento de transporte intermodal

Art. 14º.- El conocimiento de transporte intermodal emitido en el Brasil, obedecerá a las disposiciones de esta ley, cualquiera que sea el punto fijado para la recepción o entrega de la mercadería, la nacionalidad del exportador, del importador o de cualquier persona interesada.

1. La emisión del conocimiento de transporte intermodal no impedirá a la empresa transportadora emitir documentos referentes a otros servicios que sea necesario utilizar, de acuerdo con las leyes y reglamentos en vigor.

2. Solamente podrá emitir conocimiento de transporte intermodal en el comercio exterior brasileño la empresa de transporte nacional definida en el artículo 9º, legalmente autorizada a operar en el transporte intermodal.

3. El Poder Ejecutivo establecerá las condiciones para la emisión de conocimientos de transporte intermodal en el comercio interno.

Art. 15º.- Por la emisión de un conocimiento de transporte intermodal, la empresa transportadora:

I. Se obliga a ejecutar o hacer ejecutar el transporte de la mercadería del sitio en que la recibe hasta el sitio designado para su entrega al importador, al consignatario o a la persona a quien el conocimiento de transporte intermodal haya sido debidamente endosado.

II. Asume plena responsabilidad por la ejecución de todos los servicios necesarios al transporte, así como por los actos u omisiones de las personas que, como sus agentes o representantes, intervengan en su ejecución.

Art. 16º.- El conocimiento de transporte intermodal, firmado por el transportador, debe obligatoriamente contener:

I. El número de orden y la indicación "negociable" o "no negociable" en el original, pudiendo emitirse otras copias, no negociables.

II. El nombre o denominación y la dirección del transportador,

/del exportador,

del exportador, del importador o del consignatario cuando no sea emitido al portador.

III. La fecha y el lugar de emisión.

IV. El lugar de recepción de la mercadería y el lugar de entrega.

V. La naturaleza de las mercaderías, su acondicionamiento, marcas y números para su identificación, puestos en forma bien legible por el exportador en el embalaje o en el propio bulto, si la mercadería no estuviere embalada.

VI. El número de bultos o de piezas y su peso bruto.

VII. La declaración del valor de la mercadería, en caso de que ella sea exigido por parte del embarcador.

VIII. Las condiciones de competencia judicial o arbitral.

IX. Las condiciones del contrato de transporte.

X. Los valores de los fletes y tasas, si hubiere, de cada modalidad de transporte utilizado, con la indicación "pagado" en el acto del embarque o "a pagar" en destino.

XI. Otras cláusulas que las partes acuerden, siempre que no contraríen la legislación.

1) La empresa transportadora podrá rechazar el transporte o consignar reservas en el conocimiento de transporte intermodal, cuando considere inexacta la descripción de la mercadería hecha por el exportador.

2) El exportador indemnizará a la empresa transportadora por todas las pérdidas y daños resultantes de la inexactitud o falsedad de los elementos que le compete consignar en el conocimiento de transporte intermodal. El derecho de la empresa transportadora a tal indemnización no la eximirá de las responsabilidades y obligaciones previstas en esta ley y en el conocimiento de transporte intermodal.

Art. 17º.- El retiro o recepción de la mercadería descrita en el conocimiento de transporte intermodal será considerado como prueba de efectiva entrega por la empresa transportadora al importador, al consignatario o a quien resulte legalmente designado para ese fin, en el sitio de la descarga o de destino.

De la responsabilidad legal

Art. 18º.- En caso de sufrir avería un contenedor con mercaderías de importación o exportación, se redactará un "acta de avería", asegurándose a las partes interesadas el derecho de inspección, de acuerdo con la legislación vigente.

Art. 19º.- La empresa transportadora será responsable por las pérdidas o daños a las mercaderías, desde su recepción hasta su entrega.

Parágrafo único. La mercadería que no fuere entregada por la empresa transportadora en el plazo máximo de 90 días a contar de la fecha fijada en el contrato de transporte, será considerada como pérdida, sujetando a la empresa a las indemnizaciones correspondientes.

/Art. 20

Art. 20º.- La empresa transportadora será exonerada de toda responsabilidad por las pérdidas y daños a las mercaderías, cuando ocurriere cualquiera de las circunstancias siguientes:

I. Error o negligencia del exportador o embarcador, así como del destinatario.

II. Cumplimiento de instrucciones emanadas de autoridades competentes o de persona que tenga poderes para ello.

III. Ausencia o defectos de embalaje.

IV. Vicio propio de la mercadería.

V. Manipuleo, embarque, estiba o descarga de las mercaderías o del contenedor ejecutados directamente por el importador, consignatario o sus representantes.

VI. Encontrarse la mercadería en contenedor que no esté bajo el control del transportador, y que no posea su documentación en orden.

VII. Huelgas, lock out o dificultades en los servicios de transporte de carácter parcial o total, por cualquier causa.

VIII. Explosión nuclear o de cualquier accidente resultante de uso de la energía atómica.

Parágrafo único. A pesar de las exenciones de responsabilidad previstas en este artículo, la empresa transportadora contratante será responsable por la eventual agravación de las pérdidas o daños cuando factores de su responsabilidad, concurran para causarlos.

Art. 21º.- En caso de litigio resultante de un transporte intermodal, la jurisdicción para dirimir el pleito será la situada en el sitio establecido en la claúsula que figure en el conocimiento del transporte.

Parágrafo único. Facúltase al transportador y al propietario de la mercadería a dirimir sus pleitos recurriendo al arbitraje.

De la prescripción y nulidad

Art. 22º.- Las empresas transportadoras que participan de la ejecución de contratos de transporte intermodal, de acuerdo con las condiciones previstas en este artículo, son solidariamente responsables ante el exportador e importador. La reclamación relativa al contrato de transporte podrá ser dirigida por el exportador o por el importador a cualquiera de los transportadores.

1. En caso de pérdida o daños ocurridos durante el transporte, el exportador o el importador podrán accionar directamente contra la empresa que contrató el transporte o a aquélla responsable por la mercadería, según sea el caso.

2. Cuando no quedare comprobado en qué etapa la pérdida o daño tuvo lugar, cabe a la empresa contratante del transporte pagar la indemnización correspondiente, con derecho a acción de repetición contra los demás participantes del transporte, para resarcirse del valor de la cuota parte

/de la

de la indemnización proporcional a la participación de cada uno en el flete total recibido por el transporte integral.
3. La indemnización debida por el transportador será hecha en base al valor consignado en la factura comercial.
Art. 23º.- El derecho de reclamación contra el exportador en cuanto a pérdidas o daños prescribe al año, a contar de la fecha de la descarga o aquélla en que las mercaderías debieron ser entregadas.
Art. 24º.- Las estipulaciones que contrarían las disposiciones de esta ley, en todo o en parte, serán consideradas nulas.

De los incentivos

Art. 25º.- No habrá incidencia de sobretasa de peso o cubaje para el transporte de contenedores, cargados o vacíos.
Art. 26º.- Los contenedores y sus accesorios específicos, en su condición de equipos de transporte, gozarán de los siguientes incentivos:

I. Exención de las tasas de mejoramiento de los puertos.

II. Exención del adicional al flete para la renovación de la marina mercante.

III. Exención de las tasas de almacenaje, durante el período a ser determinado en el reglamento y de las tasas portuarias, excepto la tabla C (capataces).

1. Excedido el plazo a que se refiere el inciso III de este artículo, las tasas debidas serán cobradas con una reducción mínima del 10 %.
2. Las tasas a que se refieren los incisos I, II, III, de este artículo incidirán, no obstante, sobre las mercaderías transportadas en los contenedores, atendidos los plazos, establecidos en la legislación portuaria en vigor.
3. No se incluyen en la exención prevista en este artículo los accesorios y equipos específicos de contenedores importados para el transporte doméstico de mercaderías, salvo aquéllos que fueren admitidos bajo régimen aduanero especial.
Art. 27º.- El contenedor vacío, tratándose de las operaciones de embarque y desembarque, quedará exento del adicional al flete para la renovación de la marina mercante, de la tasa de mejoramiento de los puertos y de las demás tasas portuarias que no correspondan a una real contraprestación de servicios, reduciéndose en un 50 % los valores de la tabla C (capataces), así como las demás tablas que correspondan a una real contraprestación de servicios.
Art. 28º.- La remuneración del personal de estiba o de capataces, cuando sea utilizado en la movilización de contenedores llenos, será sobre la base del peso bruto total; cuando estén vacíos será sobre la base del 50 % de la tasa de los contenedores.

/De las

De las mercaderías peligrosas

Art. 29º.- El exportador, al entregar para su embarque mercaderías peligrosas (inflamables, explosivos, corrosivos o agresivos) debe obligatoriamente informar el peligro que las mismas representan, indicando las precauciones que deben ser tomadas.
Parágrafo único. Las mercaderías peligrosas entregadas por el embarcador sin cumplir lo dispuesto en este artículo, podrán ser descargadas, tornadas inofensivas o destruidas en cualquier momento y lugar sin indemnización al exportador u otro interesado. Por los perjuicios causados al vehículo transportador, resultante del atraso para adoptar aquellas providencias, será responsable el expedidor o embarcador.

De las disposiciones generales

Art. 30º.- El Poder Ejecutivo,en la concesión de favores y beneficios a contenedores extranjeros, y en el examen de los acuerdos o convenciones internacionales, tendrá siempre en consideración la aplicación de los principios de reciprocidad.
Art. 31º.- El plazo de transporte será fijado de común acuerdo entre el exportador o importador y la empresa transportadora y consignado en el conocimiento de transporte intermodal o documento que lo sustituya.
Art. 32º.- La entrega del conocimiento de transporte, debidamente cumplimentado, prueba la existencia de un contrato de transporte, así como la recepción de la mercadería por la empresa transportadora.
Art. 33º.- La presente ley entrará en vigor a partir de la fecha de su publicación, derogándose la ley 4.907, del 17 de diciembre de 1965, salvo lo dispuesto en el parágrafo único de este artículo, la ley 5.395, del 23 de febrero de 1968 y demás disposiciones en contrario.
Parágrafo único. Las disposiciones de la ley 4.907, del 17 de diciembre de 1965, referente al impuesto de importación y al impuesto sobre productos industrializados permanecerán en vigor hasta la expedición por el Poder Ejecutivo del reglamento de esta ley.

Ernesto Geisel, Antonio F. Azeredo da Silveira, Mario H. Simonsen, Dirceu Araujo Nogueira, Severo Fagundes Gomes, Joao Paulo dos Reis Velloso.

Anexo V

VENEZUELA

Decreto número 1.628 - 15 de junio de 1976

Carlos Andrés Pérez,
Presidente de la República

En uso de la atribución que le confiere el ordinal 10º del artículo 190 de la Constitución Nacional y de conformidad con el artículo 6º letra b) y e) de la Ley de Aduanas,

Considerando:

Que la industria del transporte requiere del apoyo del Ejecutivo Nacional mediante el otorgamiento de facilidades para poner en práctica el sistema de transporte combinado, a objeto de que esté en capacidad de prestar un servicio eficiente en el normal abastecimiento de bienes en general, para todas las regiones del país;

Considerando:

Que es deber del Gobierno Nacional incentivar tal actividad y permitir el desarrollo de esta industria con costos de operación razonables, a fin de que redunde en beneficio colectivo;

Considerando:

Que los organismos oficiales competentes han venido realizando los estudios en tal sentido, de los cuales se evidencia la necesidad de establecer reglas que permitan la agilización de este medio de comunicación, lo cual coadyuvará a evitar congestionamientos en los puertos y aeropuertos del país, sin perjuicio de los necesarios controles fiscales para el transporte de las mercaderías,

Decreta:

Artículo 1º - Las empresas legalmente constituidas para la explotación de la industria del transporte, podrán ejercer el sistema de transporte combinado de mercancías de importación, exportación y tránsito, por las vías marítima, aérea y terrestre.

Artículo 2º - A los fines previstos en el artículo anterior, los interesados deberán registrarse en la Dirección de Aduanas del Ministerio de Hacienda mediante la consignación de los documentos que los acredite legalmente como transportistas.

/Artículo 3º

Artículo 3º - Una vez cumplido el trámite a que se refiere el artículo anterior, deberá solicitarse la autorización correspondiente, para lo cual se indicará la modalidad de transporte a utilizar.

Artículo 4º - Todas las empresas a las cuales se les haya otorgado la concesión a que se refiere este Decreto, en el caso de mercancías de importación, quedan obligadas a prestar en el lugar de entrada al país una garantía suficiente que cubra las obligaciones para con el Fisco Nacional, hasta el lugar nacional de destino habilitado para la importación.

Artículo 5º - El despacho de las mercancías por la oficina aduanera receptora se hará mediante una relación de los cargamentos dirigida a la autoridad aduanera del lugar de destino. Asimismo, se expedirá una "guía de Ruta" en la cual se indique la vía a utilizarse, debiendo ser ésta conformada en cada uno de los sitios en donde exista un Puesto de Resguardo en dicha vía.

Artículo 6º - De acuerdo a la naturaleza de la mercancía, cuando el transporte de ésta se haga combinado por vía marítima, aérea o terrestre, deberá hacerse uso de vehículos cerrados (cavas) debidamente precintados por la autoridad aduanera. Cuando no sea posible utilizar este tipo de vehículo las mercancías deberán ser debidamente protegidas.

Artículo 7º - La autoridad aduanera del lugar de destino de los cargamentos, una vez verificados éstos con la relación y la Guía de Ruta y encontrados en orden, estampará la constancia de conformidad en dichos documentos y los devolverá oportunamente a la autoridad aduanera del lugar de procedencia, a objeto de que esta última libere la garantía a que se refiere el artículo 4º de este Decreto.

Artículo 8º - En casos de accidentes viales, los interesados deben participar la novedad en el menor tiempo posible al cuerpo de las Fuerzas Armadas de Cooperación más inmediato o, en su defecto, a cualquier otra autoridad fiscal a objeto de que éstas tomen las medidas necesarias en resguardo de los intereses del Fisco Nacional. Una vez terminadas las averiguaciones del caso, deberán despachar los cargamentos a su destino final con las observaciones correspondientes.

Artículo 9º - Sólo en aquellos casos en que el transportista no haya prestado la garantía a que se refiere el artículo 4º de este Decreto, los cargamentos podrán ser despachados mediante la custodia de las Fuerzas Armadas de Cooperación. En esta oportunidad el transportista queda obligado a satisfacer los gastos respectivos.

Artículo 10º - El incumplimiento de este Decreto dará lugar a la suspensión temporal de la concesión y, en caso de reincidencia, a la revocatoria definitiva de aquélla, sin perjuicio de aplicar las demás sanciones a que haya lugar de acuerdo a la gravedad de la falta.

Artículo 11º - El presente Decreto entrará en vigencia el 15 de julio de mil novecientos setenta y seis, a partir de cuya fecha quedarán revocados los permisos otorgados por el Ministerio de Hacienda, con anterioridad a la publicación de este Decreto.

/Dado en

Dado en Caracas, a los quince días del mes de junio de mil novecientos setenta y seis.- Año 167º de la Independencia y 118º de la Federación.

(L.S.)

Carlos Andrés Pérez

Refrendado.
El Ministro de Hacienda,
(L.S.)

Héctor Hurtado

Anexo VI

BIBLIOGRAFIA

A. Reuniones

JUNAC: Informe final de la Segunda Reunión del Consejo de Integración Física de la JUNAC.
Lima, 1974.
(C-IF/II Informe final)

GRULA: Informe final de la Primera Reunión Regional Latinoamericana Preparatoria de la Convención Internacional de Transporte Intermodal
Mar del Plata, 1974. 21 p.
(GRULA INTERMODAL/6/Rev. 1)
Publicado también en inglés.

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.
Ginebra, 1976. /44/ p.
(TD/B/602 - TD/B/AC.15/18)
Publicado también en inglés.

Informe del Grupo Preparatorio Intergubernamental para un convenio sobre el transporte intermodal internacional acerca de su segundo período de sesiones.
Ginebra, 1974. /54/ p.
(TD/B/533 - TD/B/AC.15/11)
Publicado también en inglés.

Informe del Grupo Preparatorio Intergubernamental para un convenio sobre el transporte intermodal internacional acerca de su primer período de sesiones.
Ginebra, 1973. /34/ p.
(TD/B/477 - TD/B/AC.15/6)

/B. Ambito

B. Ambito de aplicación

CEPAL: Aspectos institucionales del transporte intermodal internacional. Contribuciones de expertos latinoamericanos.
Santiago, Chile. 1974. [54] p.
(E/CEPAL/L.111)
Publicado también en inglés: Institutional Aspects of International Intermodal Transport.

UNCTAD: Operaciones de transporte multimodal internacional. Estudio sobre el ámbito de aplicación de las normas relativas al transporte multimodal internacional, por el Sr. André M. Hennebicq, Consultor.
Ginebra, 1974. 24 p.
(TD/B/AC.15/7/Add. 5)
Publicado también en inglés.

Operaciones de transporte multimodal internacional. Los conflictos de Leyes, la jurisdicción competente y el arbitraje en las operaciones de transporte multimodal internacional, por el Sr. S. Mankabady, Consultor.
Ginebra, 1974. 15 p.
(TD/B/AC.15/7/Add. 6)
Publicado también en inglés.

/C. Habilitación

C. Habilitación del ETM

BRASIL: Ley 6.288, del 11 de diciembre de 1975 sobre transporte de contenedores y unidades de carga
En: Diario Oficial, año CXIII, Nº 238 del 12 de diciembre de 1975

CEPAL: Strategies for the Development of Latin American Intermodal Transport Operators (presentado al Seminario sobre Transporte Intermodal realizado en Valparaiso, Chile en mayo 1975).
Santiago, Chile. 1975. 10 p.
Documento mimeografiado, sin número.

... Convenio Tripartito sobre Transporte Internacional Terrestre.
Buenos Aires, 1966? 36 p.
Firmado en octubre de 1966 por Argentina, el Brasil y el Uruguay; posteriormente se adhirieron a él Chile y el Paraguay. Se le conoce actualmente como Convenio Pentapartito.

JUNAC: Decisión 56: Transporte internacional por carretera.
Lima, 1972. 20 p.

VENEZUELA: Decreto Nº 1628 del 15 de junio 1976 sobre transporte combinado.
En: Gazeta Oficial de la República, Nº 233.373/74 del 15 de junio 1976.

/D. El documento

D. El documento TM

BIMCO: Nota al GPI en su tercer período de sesiones sobre el COMBICONBILL.
Copenhague, 1976.

CEPAL: Contenido del documento de transporte multimodal.
Santiago, Chile. 1976. 8 p.
Documento en ditto, sin número.

Documentation forms relevant to international intermodal transport.
Santiago, Chile. 1974. 30 p.
(E/CEPAL/L.114)
Contiene facsímil de documentos en inglés y en español.

FIATA: The FIATA Documents.
Zurich, 1976. 15 p.
Contiene facsímil del FBL.

UNCTAD: Operaciones de transporte multimodal internacional. Aspectos documentarios.
Ginebra, 1974. 50 p.
(TD/B/AC.15/7/Add.2)
Publicado también en inglés.

/E. Seguros

E. Seguros y responsabilidad

ALAF: Convenio de Tráfico Ferroviario Multinacional de carga.
Montevideo, 1975. 26 p.
(Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay).

_____. Reglamento.
Santiago, Chile. 1976. 13 p.

CANADA: Canadian Transport Commission. Economic and Social Analysis Branch. International Transport Research Group.

Study on International Combined Transport of Goods Convention.
Ottawa, 1975. 154 p.

Caribbean Shipping Association: Report by the Committee convened to examine the present practices with reference to the custody and liability of cargo, and to develop a blue-print for the future.
Bermuda?, 1973. 16 p.

CCI: Uniform Rules for a Combined Transport Document. Rev. ed.
Paris, 1975. 20 p.
(ICC, folleto Nº 298)
Publicado también en francés.

CEPAL: Sistemas de responsabilidad y seguros en el caso de contratos de transporte multimodal internacional.
Santiago, Chile. 1975. 21 p.
(E/CEPAL/L.123)

Informe del Relator (Reunión Regional de Expertos en Seguros de Transporte: México, D.F., 28 a 31 de enero 1975) 21 p.
Publicado también en inglés: Report of the Rapporteur.

Aspectos institucionales del transporte intermodal internacional: Responsabilidad y seguros. Contribuciones de expertos latinoamericanos, comentarios de otros expertos...
Santiago, Chile. 1974. [49] p
(E/CEPAL/L. 112)
Publicado también en inglés: Liability and Insurance in International Intermodal Transport.

/E. Seguros

E. Seguros y responsabilidad (Cont.)

CNUDMI: International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading. En: Register of Texts of Conventions and other Instruments concerning International Trade Law, vol. II, págs. 130-142.
New York, 1973. 13 p.
(Sales number: E.73.V.3)
Publicado también en español. Se le conoce como Reglas de La Haya.

Proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.
Nueva York, 1975. 16 p.
(A/CN.9/105, annex).
Publicado también en inglés.

... Warsaw Convention. En: European Transport Law, vol. VII, Nº 1, págs. 3-36
Incluye las modificaciones hechas por el Protocolo de La Haya.

EE.UU. U.S. Department of Transportation. Office of Facilitation: Cargo Liability Study. Final Report.
Washington, 1975. 185 p.
(YS-32004)

Naciones Unidas: Convention on the contract for the international carriage of goods by road (CMR) done at Geneva on 19 May 1956. En: Treaty Series, vol. 399, Nº 5742).
New York, 1961. 49 p.
Texto bilingüe inglés/francés.

OCTI: Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970 avec le Protocole additionnel du 7 février 1970 et le Protocole I du 9 novembre 1973.
Berne, 1974? 58 p.

/E. Seguros

E. Seguros y responsabilidad (Cont.)

UNCTAD: Seguros de responsabilidad y de carga en las operaciones de transporte multimodal internacional. Informe de la secretaría de la UNCTAD.
Ginebra, 1976. 48 p.
(TD/B/AC.15/14)

Preparación de un anteproyecto de convenio sobre el transporte intermodal internacional. Los problemas de seguros y responsabilidad.
Ginebra, 1974. 4 p.
(TD/B/AC.15/L.11)
Esta nota es una introducción al documento TD/B/AC.15/7/Add.3.

Operaciones de transporte multimodal internacional. Los problemas de seguros y responsabilidad en el transporte multimodal internacional. Estudio de la secretaría de la UNCTAD.
Ginebra, 1974. 35 p.
(TD/B/AC.15/7/Add. 3)

Conocimientos de embarque. Informe de la secretaría de la UNCTAD.
Nueva York, 1971. 80 p.
(TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1)
(Número de venta: S.72.II. D. 2)

Todos los anteriores documentos han sido publicados también en inglés.

/F. Aspectos

F. Aspectos aduaneros

ALALC: Informe final de la novena reunión de directores nacionales de aduanas.
Montevideo, 1976. 48 p.
(ALALC/DNA/IX/Informe)

CCC: Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation de régimes douaniers. Corps de la Convention. Annexes E.3., E.4. et E.5.
Bruxelles, 1974. 57 p.
Texto bilingüe francés/inglés.

_____ Annexes D.1., D.2., D.3., E.6., E.7. et F.6.
Bruxelles, 1974. 57 p.
Texto bilingüe francés/inglés.

_____ Annexes B.1., E.1 et E.8.
Bruxelles, 1975. 70 p.
Texto bilingüe francés/inglés. Se conoce como la Convención de Kyoto.
La ALALC ha hecho una traducción provisional del anexo E.1. al español. (ALALC/DNA/GE.TT/I/di.4; 11 mayo 1976).

Customs Convention on the international transit of goods (ITI Convention)
Brussels, 1971. 108 p.
(Document 18.000 E (71))
Publicado también en francés.
La ALALC ha hecho una traducción al español (ALALC/CAPC/GE/IX/di 3; 28 enero 1974).

CEPE: Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR)
Ginebra, 1975. /_96_/ p.
(ECE/TRANS/17) (Traducción).
Publicado también en francés, inglés y ruso.

/F. Aspectos

F. Aspectos aduaneros (Cont.)

NU/OCMI: Convenio aduanero sobre contenedores, 1972.
Ginebra, 1972. 56 p.
(E/CONF.59/46)
Publicado también en francés, inglés y ruso.

UNCTAD: Operaciones de transporte multimodal internacional y sus implicaciones para las administraciones aduaneras de los países en desarrollo. Informe preparado a petición de la secretaría de la UNCTAD por Hugo Opazo Ramos, Director del Departamento de Política Comercial de la ALALC.
Ginebra, 1975. 21 p.
(TD/B/AC.15/16)
Publicado también en inglés.

Las operaciones de transporte multimodal internacional y las aduanas. Informe preparado a petición de la secretaría de la UNCTAD por la secretaría del Consejo de Cooperación Aduanera, Bruselas.
Ginebra, 1974. 13 p.
(TD/B/AC.15/7/Add. 4)
Publicado también en inglés.

/G. Relación

G. Relación entre el Convenio TM y aspectos tecnológicos de la unitarización de la carga

ALALC: Informe acerca de la Conferencia Naciones Unidas/OCMI sobre el transporte internacional en contenedores, celebrada en Ginebra del 13 de noviembre al 2 de diciembre de 1972.
Montevideo, 1973. 8 p.
(CEP/Repartido 1532)

Bases para el estudio sobre transporte en contenedores.
Montevideo, 1973. 150 p.
(ALALC/SEC/PA/44)
El Anexo III contiene los textos de disposiciones legales sobre contenedores vigentes a 1973.

CEPAL: Facetas económicas e institucionales de las nuevas tecnologías de transporte en América Latina.
Santiago, Chile, 1974. 101 p.
(E/CEPAL/L.113)
Publicado también en inglés: Economic and Institutional Implications of the New Transport Technologies in Latin America.

Transporte intermodal internacional: Los problemas inmediatos de América Latina y un programa de acción institucional.
Santiago, Chile. 1974. 25 p.
(E/CN.12/L.103/Rev. 1)

Intermodal Transport in the Caribbean Region - 1973.
Port of Spain, 1974. 11 p.
(ECLA/POS 74/5)

ECOSOC: Conferencia Naciones Unidas/OCMI sobre el transporte internacional en contenedores: Consecuencias económicas, especialmente para los países en desarrollo, de la propuesta convención sobre el transporte internacional combinado de mercaderías ... Nota del Secretario General.
Nueva York, 1972. 21 p.
(E/5111)
Publicado también en inglés.

G. Relación entre el Convenio TM y aspectos tecnológicos de la unitarización de la carga (Cont.)

NU/OCMI: Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC)
Ginebra, 1972. 29 p.
(E/CONF.59/45)
Publicado también en francés, inglés y ruso.

UNCTAD: Consecuencias económicas y sociales del transporte intermodal internacional en los países en desarrollo.
Ginebra, 1975. [43] p.
(TD/B/AC.15/13)
Publicado también en inglés.

Aspectos técnicos y financieros de las tecnologías modernas de transporte utilizadas en las operaciones de transporte multimodal.
Ginebra, 1975. [43] p.
(TD/B/AC.15/15)
Publicado también en inglés.

Protección de los intereses de los usuarios: el desarrollo tecnológico y el transporte multimodal. Informe de la secretaría de la UNCTAD.
Ginebra, 1975. 14 p.
(TD/B/C.4/127/Supp. 7)
Publicado también en inglés.

Operaciones de transporte multimodal internacional. Informe de la secretaría de la UNCTAD.
Ginebra, 1974. 34 p.
(TD/B/AC.15/7)
Publicado también en inglés.
Contiene párrafos sobre "aspectos documentales", "seguros y responsabilidad", "aduanas" y "ámbito de aplicación".

ABREVIATURAS

ALAF	Asociación Latino Americana de Ferrocarriles
ALALC	Asociación Latinoamericana de Libre Comercio
BIMCO	Conferencia Marítima Internacional y del Báltico
CCC	Consejo de Cooperación Aduanera
CCI	Cámara de Comercio Internacional
CEPAL	Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina
CEPE	Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa
CIM	Convenio Internacional sobre Transporte de Mercaderías por Ferrocarril
CMR	Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera
CNUDMI	Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional
COMBICONBILL	Conocimiento de embarque de transporte combinado, adoptado por la BIMCO en enero de 1971
ECOSOC	Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas
ETM	Empresario de Transporte Multimodal Internacional
FIATA	Federación Internacional de las Asociaciones de Expedidores y Asimilados
FBL	Conocimiento de embarque de transporte combinado, adoptado por la FIATA en marzo de 1971
GPI	Grupo Preparatorio Intergubernamental para un convenio sobre el transporte multimodal internacional
GRULA	Grupo Latinoamericano del GPI

/JUNAC

JUNAC	Junta del Acuerdo de Cartagena
OCMI	Organización Consultiva Marítima Intergubernamental
OCTI	Office central des transports internationaux par chemins de fer
TM	Transporte Multimodal Internacional
UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

/ Introducción