



NACIONES UNIDAS

CONSEJO  
ECONOMICO  
Y SOCIAL



GENERAL

E/CN.12/912/Rev.1/Add.2  
2 de junio de 1972

ESPAÑOL  
ORIGINAL: INGLES

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA

EL DESARROLLO LATINOAMERICANO Y LA CONFERENCIA NACIONES  
UNIDAS/OCMI SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL  
EN CONTENEDORES

EL PROYECTO DE CONVENCION SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL  
COMBINADO DE MERCANCIAS (CONVENCION TCM)

INDICE

|  | <u>Párrafo</u> |
|--|----------------|
| ¿Conviene o no considerar el Proyecto de Convención TCM en la Conferencia NU/OCMI? .....   | 7 - 17         |
| Efectos económicos e institucionales de la Convención TCM .....  | 18 - 19        |
| ¿Quiénes pueden actuar como empresarios de transporte combinado? .....   | 20 - 23        |
| ¿Cuál será el grado probable de responsabilidad del ETC? .....   | 24 - 27        |
| ¿Pueden ser reguladas efectivamente las actividades del ETC por gobiernos individuales? .....  | 28 - 30        |
| ¿Podría haber una diferencia entre lo que el ETC recibe del transportista y lo que debe pagar al usuario en caso de litigio por daños? ..... | 31 - 34        |
| ¿Están protegidos equitativamente tanto los derechos del usuario como los del transportista en los litigios? .....                           | 35 - 37        |
| ¿Cuál sería el efecto probable en la seguridad y expedición de movimiento de la carga? .....   | 38 - 39        |
| ¿Cuál sería el efecto en las primas de seguros? .....  | 40             |
| ¿Cuál será el posible efecto en la actividad aseguradora de los países en desarrollo? .....  | 41             |
| ¿Cuáles serían los efectos en los itinerarios de los cargamentos, en la elección de transportistas y en los fletes? .....                    | 42 - 49        |
| ¿Cuál sería el efecto neto de la Convención TCM en el balance de pagos de los países en desarrollo? .....                                    | 50             |
| ¿Cuál será el efecto en los problemas de documentación? .....  | 51             |
| ¿Plantearía problemas especiales el hecho de que el documento de transporte combinado pueda ser negociable? .....                            | 52             |

- Anexo I - Acuerdo de la IX Asamblea de la Asociación Latino Americana de Armadores - Operaciones de Transporte Combinado - Convenio TCM
- Anexo II - Proyecto de Resolución sobre el Transporte Internacional Combinado de mercancías presentado por el Presidente de la Cuarta Comisión a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
- Anexo III - Entrega de la carga con retraso: posición de los expedidores - Juicio visto por un tribunal de derecho consuetudinario del Reino Unido (Queen's Bench Division) y caratulado "Marston Excelsior Ltd., vs. Arbuckle Smith & Co., Ltd." (1971)

1. En América Latina hay cada vez más interés en las posibles repercusiones económicas y jurídicas del Proyecto de Convención sobre el Transporte Internacional Combinado de Mercancías (Convención TCM). Algunos sectores latinoamericanos (líneas navieras, empresas de transporte interior, líneas aéreas, compañías aseguradoras de transportes, institutos de reaseguro, importadores y exportadores) han estado seriamente preocupados de los efectos que podría tener en sus propias actividades la aprobación de dicho proyecto. Por su parte, los organismos gubernamentales de planificación y regulación se están ocupando también de los posibles efectos en sus respectivas esferas de acción. A la vez, ha suscitado preocupación el efecto que podría tener la aprobación del proyecto en tres aspectos, muy importantes para los países en desarrollo, de la interacción entre estos y los países desarrollados: a) en el comportamiento y las prácticas de las conferencias de fletes marítimos, b) en las negociaciones para cambiar las Reglas de la Haya (Convención de Bruselas o Convención Internacional para la unificación de ciertas normas relativas a los conocimientos de embarque) y c) en la futura expansión y el control de las tecnologías de transporte combinado. Estas preocupaciones son tanto más apremiantes por haberse propuesto que se considere la adopción del Proyecto de Convención TCM en la Conferencia Naciones Unidas/CCMI sobre el transporte internacional en contenedores que se realizará en Ginebra en noviembre de 1972.

2. Los latinoamericanos no sólo han planteado interrogantes de importancia respecto a la medida en que la adopción de esta Convención podría entrañar un apoyo político y jurídico a un concepto que podría perjudicar sus propios intereses, sino también respecto a la medida en que la Convención TCM podría adolecer de deficiencias básicas como documento de referencia para resolver litigios que afecten al transporte combinado. En otras palabras, muchas de las interrogantes que se han suscitado parecen ser de gran interés tanto para los países desarrollados como para los países en desarrollo, pues señalan la posibilidad de efectos adversos para todos los interesados.

3. Las interrogantes que preocupan a muchos latinoamericanos y que se examinarán en este documento no deben interpretarse como críticas

/directas al

directas al Proyecto de Convención TCM, sino más bien sólo como especulaciones razonables. Sin embargo, en América Latina muchos opinan que es importante no pronunciarse acerca del Proyecto de Convención mientras no dé respuesta razonable a esas dudas, o bien que, dada la dificultad de prever con exactitud los efectos futuros de una convención, la que se apruebe en esta materia contenga medidas que protejan sus intereses para evitar que estos se vean afectados en forma injusta e irrazonable. Algo se ha hecho ya en estos dos sentidos: a) el Consejo Económico y Social ha realizado un examen (llamado estudio TCM) de las repercusiones económicas del Proyecto de Convención TCM, especialmente en los países en desarrollo, y b) se ha propuesto un nuevo temario para la Conferencia NU/OCMI, en el que se consideran nuevas directrices para una convención sobre transporte internacional combinado, si se decide que el Proyecto de Convención TCM no está listo para ser examinado en el plano internacional.

4. Se ha hecho circular el estudio TCM.<sup>1/</sup> Evidentemente, en algunas materias de gran importancia para los países en desarrollo (como el efecto en el balance de pagos, por ejemplo), la falta de datos y la prisa con que debió hacerse el estudio cortaron mucho la labor de los expertos que lo prepararon y de los funcionarios que lo revisaron. Los antecedentes disponibles fueron insuficientes para efectuar el análisis profundo que posiblemente se consideraría necesario para que los países en desarrollo pudiesen tomar decisiones en esta materia con un grado razonable de seguridad. Sin embargo, cabe reconocer que dichos expertos contribuyeron mucho a esclarecer numerosos puntos, especialmente en materia de cuestiones legales y de seguros. Se ha sugerido que es imposible efectuar un análisis profundo y completo de las repercusiones económicas y jurídicas del Proyecto de Convención en los países en desarrollo a menos que se efectúen estudios de casos sobre operaciones

---

<sup>1/</sup> Naciones Unidas, Consejo Económico y Social, Consecuencias económicas, especialmente para los países en desarrollo, de la propuesta convención sobre el transporte internacional combinado de mercaderías - Resumen de las conclusiones del estudio preparado en cumplimiento de la resolución 1568 (L) del Consejo Económico y Social (E/5111), 30 de marzo de 1972; Naciones Unidas, Consejo Económico y Social, Consecuencias económicas, especialmente para los países en desarrollo, de la propuesta convención sobre el transporte internacional combinado de mercaderías, Estudio del Secretario General (ST/ECA/160) 8 de mayo de 1972.

de transporte combinado y problemas jurídicos de transporte actuales en las zonas en desarrollo, donde hay unas experiencias útiles que pueden estudiarse, y una estimación informada de las posibilidades futuras.

5. El Grupo Preparatorio Intergubernamental, que se reunió en Nueva York a mediados de febrero de 1972, propuso un nuevo temario para la Conferencia.<sup>2/</sup> Con él se invita a las naciones en desarrollo a preparar directrices para una posible convención sobre el transporte internacional combinado de mercancías que tome en cuenta sus opciones de políticas en cuanto al uso de contenedores y el deseo de contar con un sistema adecuado de responsabilidades y de documentación. Tales directrices, que podrían presentarse en la Conferencia como marco de referencia para el trabajo jurídico posterior, asegurarían que los nuevos proyectos de convención tomarían en cuenta los puntos de vista de los países en desarrollo. El nuevo temario propuesto se someterá a la consideración del Consejo Económico y Social en su 52º período de sesiones (15 de mayo al 2 de junio de 1972), aunque la decisión final sobre este asunto quedará pendiente hasta que el Consejo, en su 53º período de sesiones (3-28 de julio de 1972) decida si el proyecto de Convención TCM está listo para ser examinado en el plano internacional.

6. El presente trabajo tiene por objeto ayudar a los gobiernos latinoamericanos y a las organizaciones interesadas a considerar los posibles efectos del Proyecto de Convención TCM.<sup>3/</sup> Se están planteando interrogantes sobre muchos aspectos de las actividades de transporte y de seguros en América Latina que podrían verse afectados por el Proyecto de Convención TCM. Al deliberar sobre estas materias sería útil considerar experiencias latinoamericanas que podrían arrojar luz sobre el efecto del Proyecto de Convención y sobre la importancia que debería darse a las

---

2/ Naciones Unidas, Consejo Económico y Social, Informe del Grupo Preparatorio Intergubernamental al Consejo Económico y Social (E/5096), 6 de marzo de 1972.

3/ El Proyecto de Convención TCM a que se refiere este documento es el mismo que aparece en el documento E/CONF.59/17, páginas 23-38.

interrogantes que se planteen. Esta línea de acción ayudaría a los gobiernos latinoamericanos mientras cumplen las dos tareas siguientes:

- a) Asesorar a la Comisión Económica para América Latina y a la Comisión del Transporte Marítimo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo <sup>4/</sup> respecto a la oportunidad del proyecto de Convención TCM o de otras proposiciones optativas que se presentarían a la consideración internacional. (Ambos organismos deberán informar sobre esta materia al Consejo Económico y Social a comienzos de julio.)<sup>5/</sup>
- b) Preparar directrices para la labor jurídica posterior que requerirá una convención sobre estas materias.

Conviene o no considerar el Proyecto de Convención  
TCM en la Conferencia NU/OCMI?

7. En su reunión de octubre de 1971 en Lima, la Comisión Especial de Coordinación Latinoamericana (CECLA)<sup>6/</sup> se pronunció decididamente en contra de la consideración o aprobación precipitada del Proyecto de Convención TCM; lo mismo hizo el Grupo de los 77 en la segunda Reunión de Ministros realizada en Lima del 25 de octubre al 7 de noviembre de 1971.<sup>7/</sup>

- 
- <sup>4/</sup> Se ha planteado un período de sesiones especial de esta Comisión en Ginebra del 3 al 6 de julio de 1972.
  - <sup>5/</sup> El Consejo Económico y Social se reunirá del 3 al 28 de julio de 1972. La resolución 1568 (L) del Consejo invita a las comisiones económicas regionales, a la Oficina de Asuntos Económicos y Sociales en Beirut, a la Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD y a la OCMI a examinar la situación a la luz de los resultados del Estudio TCM, a fin de determinar si el Proyecto de Convención TCM u otros proyectos similares están listos para ser examinados en el plano internacional.
  - <sup>6/</sup> Esta declaración aparece en El desarrollo latinoamericano y la Conferencia Naciones Unidas/OCMI sobre el transporte internacional en contenedores (E/CN.12/912/Rev.1), 20 de diciembre de 1971, anexo II, distribuido por la Comisión Económica para América Latina.
  - <sup>7/</sup> El documento TD/III/C.4/L.3, 1 de mayo de 1972, distribuido por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo contiene el proyecto de resolución del Grupo de los 77 en su versión modificada por el Grupo mismo en la UNCTAD III (Santiago de Chile, abril de 1972) y sometida a la consideración de esa reunión.

y la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) en su IX Asamblea General, realizada en Ciudad de México en noviembre de 1971.<sup>8/</sup> La Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo estableció algunas condiciones que deben cumplirse durante la consideración de una convención sobre el transporte internacional combinado de mercancías.<sup>9/</sup>

8. Conviene examinar aquí varios de los argumentos contra el aplazamiento de la consideración internacional del Proyecto de Convención TCM, y que son los siguientes:

- a) En el mejor de los casos, la Convención TCM probablemente sólo tendrá un efecto marginal en la introducción de operaciones de transporte combinado o en el crecimiento de la concentración orgánica del transporte internacional. La mayoría de los posibles efectos adversos que se le atribuyen en realidad son efectos probables de los cambios en la tecnología y la organización del transporte, que se harán sentir exista o no la Convención.
- b) Si se aplaza la aprobación del Proyecto de Convención, será más difícil para los países en desarrollo aprovechar los frutos de la estandarización de procedimientos e instituciones vinculados al transporte combinado.
- c) Existen ya organizadores de transporte combinado para diversas actividades,<sup>10/</sup> de modo que algunas naciones podrían suscribir algún documento jurídico (por ejemplo, la Convención TCM) para facilitar la labor de esos organizadores, sin tomar en cuenta los puntos de vista de los países en desarrollo, si estos se

---

<sup>8/</sup> Véase el anexo I del presente documento.

<sup>9/</sup> Esto se refiere específicamente al párrafo operativo 4 de una resolución presentada por la Cuarta Comisión de la UNCTAD III (TD/III/C.4/L.12), 14 de mayo de 1972), la que aparece en el Anexo II del presente trabajo.

<sup>10/</sup> Es decir, existen ya organizadores de transporte combinado en algunos países desarrollados cuyas actividades guardan gran semejanza con lo dispuesto en el Proyecto de Convención TCM, con el régimen de responsabilidad tipo red que este Proyecto de Convención menciona, y algunos Clubes de Protección e Indemnización (P&I Clubs) han extendido su cobertura al tránsito directo en contenedores al que tienden a aplicarse las Reglas de La Haya. Véase también el párrafo 68 del documento E/CN.12/912/Rev.1 de la Comisión Económica para América Latina.



resistieran a llegar a un acuerdo inmediato sobre los términos de un documento de este tipo.

- d) Para poder aquilatar con cierta exactitud las repercusiones de la Convención TCM se precisa cierta experiencia en su aplicación, de modo que es esencial que contenga disposiciones para su revisión a la luz de la experiencia que se vaya adquiriendo y de la evolución de las leyes de transporte internacional.

9. En relación con estos argumentos, cabe señalar que los países en desarrollo podrían tener razones valederas para actuar de inmediato en esta materia, pero no para proponer enmiendas a un documento basado en prácticas ajenas a sus intereses, sino para preparar de inmediato un marco de referencia, o directrices, para un documento en el cual se tomen en cuenta dichos intereses.

10. No está claro en absoluto que el efecto de la Convención TCM en la introducción de operaciones de transporte combinado o en el crecimiento de la concentración orgánica en el transporte internacional sería o debería ser sólo marginal. En virtud de la Convención se ofrecerían instituciones y servicios que resultarían nuevos para muchos países, y probablemente se contribuiría a promover transacciones comerciales internacionales en función de dichas instituciones y servicios. La sola existencia de una Convención internacional cuyas normas podrían considerarse internacionalmente aceptadas en términos generales, puede transformarse fácilmente en instrumento para reforzar los argumentos en favor del ingreso a nuevos mercados de los organizadores de transporte combinado existentes y de la aceptación de las operaciones de transporte combinado que ellos organicen.

11. Los países en desarrollo deben sopesar sus propias opciones de política frente a la incorporación de nueva tecnología de transporte (contenedores, paletización, sistema LASH, métodos más eficientes para transbordar la carga de un medio de transporte a otro, etc.) y la organización del transporte internacional intermodal.<sup>11/</sup> Tal vez deseen

---

<sup>11/</sup> Véase un examen más completo de estas opciones, relacionado concretamente con los contenedores, en el documento E/CN.12/912/Rev.1, op.cit., párrafos 17 a 34.

aprovechar ciertas eficiencias de la nueva tecnología y tener la certeza efectiva de que pueden competir por la organización de transporte intermodal que incorpora dicha tecnología. No hay motivos claros para que los países en desarrollo se sientan obligados por la actual situación institucional a aceptar la intervención de organizadores de transporte combinado en los términos que en gran medida se describen en el Proyecto de Convención. Es muy posible que una campaña opuesta a esta restricción de opciones, que lleve incluso a preparar otra convención que refleje la posición de los países en desarrollo, contribuya a que éstos puedan elegir realmente una combinación de tecnologías de transporte y una organización del transporte intermodal que mejor promuevan sus objetivos sociales y económicos.

12. En lugar de aceptar los actuales organizadores de transporte combinado como modelo para la Convención TCM, los países en desarrollo pueden preferir una convención que estipule claramente y sobre otras bases, cuáles deberían ser el comportamiento y las responsabilidades de los Empresarios de Transporte Combinado (ETC's). Al respecto es preciso tomar en cuenta lo que se está haciendo con miras a modificar las Reglas de La Haya.<sup>12/</sup> Es verdad que en virtud del Proyecto de Convención TCM, las estipulaciones sobre la responsabilidad de los Empresarios de Transporte Combinado no son menos severas que las de las compañías navieras según las actuales Reglas de La Haya. Sin embargo, los países en desarrollo, que están trabajando diligentemente para modificar dichas Reglas, pueden no desear la aprobación de una nueva convención que contenga cláusulas muy similares a las de las Reglas de La Haya que estos países rechazan, especialmente en lo que se refiere a exoneración de

---

12/ Report of the Committee on Shipping on the first part of its fifth session, 22 March to 3 April 1971, Supplement N° 3 (TD/B/347), UNCTAD, Annex VI ("Report of the Working Group on International Shipping Legislation on its Second Session").

responsabilidades y el peso de la prueba.<sup>13/</sup> En suma, hay preocupación por la posibilidad de reforzar conceptos de responsabilidad que los países en desarrollo consideran insatisfactorios.<sup>14/</sup>

13. En cuanto al temor de que algunos países puedan suscribir la Convención separadamente, cabe abrigar ciertas dudas de que las naciones más inclinadas a aceptar el Proyecto de Convención puedan aprobar en breve plazo un proyecto definitivo aplicable a un número limitado de rutas de comercio. Al preparar una convención de esa índole habría que considerar muchos intereses contrapuestos dentro de esas naciones; por otra parte, es evidente que subsisten aun muchos problemas que no tienen solución fácil. En los comienzos de 1971 muchos creyeron que el Proyecto de Convención TCM había logrado cierto equilibrio de intereses, pero en las reuniones CEPE/CCMI más recientes para examinar el proyecto se ha visto que en los países más desarrollados, algunos grupos siguen estando insatisfechos.<sup>15/</sup> No obstante, en los países en desarrollo algunos consideran necesario iniciar de inmediato la preparación de un marco de referencia para una convención sobre esta materia, con el fin de mostrar a los países que están en favor del Proyecto de Convención TCM que hay interés por redactar un documento internacionalmente aceptable, y no sólo en oponerse a las proposiciones que se han hecho hasta ahora.

---

<sup>13/</sup> Se hace especial mención a los artículos 9 y 9A del Proyecto de Convención TCM y del artículo 4 de las Reglas de La Haya.

<sup>14/</sup> Por medio de su Resolución 19(V), la Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD, en su quinto período de sesiones, recomendó invitar a la Comisión de las Naciones Unidas sobre el Derecho Mercantil Internacional a examinar las reglas y prácticas respecto a conocimientos de embarque y a redactar una versión preliminar. Véase Informe de la Secretaría de la UNCTAD sobre la marcha de los trabajos de la ONUDMI acerca de los conocimientos de embarque (TD/B/C.4/ISL/10), 1 de diciembre de 1971.

<sup>15/</sup> Las cuatro reuniones mixtas de la CCMI y de la Comisión Económica para Europa (CEPE) fueron las siguientes: i) en Ginebra del 16 al 20 de noviembre de 1970, ii) en Londres del 25 al 30 de enero de 1971, iii) en Ginebra del 28 de junio al 2 de julio de 1971 y iv) en Londres del 15 al 19 de noviembre de 1971.

14. La historia de las convenciones de transporte internacional muestra que una vez que se adopten es muy difícil introducir en ellas enmiendas significativas. No está claro si sería posible establecer disposiciones para la revisión de la Convención TCM que hicieran más fácil su modificación que la de otras convenciones.

15. No es necesario adoptar la Convención TCM para poder acumular experiencia alguna sobre sus efectos posibles. Se han podido establecer instituciones operativas que se ajustan a los lineamientos del Proyecto de Convención TCM antes de contar con la Convención misma. Los expertos que realizaron el estudio TCM pudieron formular algunas hipótesis preliminares sobre la base de la experiencia de los consorcios existentes de contenedores. También existen algunas operaciones de transporte intermodal en América Latina que podrían estudiarse.

16. Conviene hacer notar aquí que existen actualmente instrumentos por los cuales las empresas de transporte europeas pueden emprender operaciones de transporte intermodal de extremo a extremo sobre la base de un solo contrato de transporte y un solo documento de transporte. Se ha argumentado al respecto que las amplias posibilidades de esta índole que abren la Convención sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera (Convención CMR) y el Convenio Internacional sobre Transporte de Mercaderías por Ferrocarril (Convención CIM) no se han aprovechado.<sup>16/</sup>

17. Por último, los gobiernos latinoamericanos podrán evaluar mejor las posibles consecuencias del Proyecto de Convención cuando se termine la preparación de un extenso estudio sobre el uso de contenedores en América Latina, que se está realizando bajo los auspicios de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, de la Asociación Latinoamericana de Armadores y del Banco Interamericano de Desarrollo.

---

<sup>16/</sup> Comentarios de G. Fléchon, Rail International, octubre-noviembre de 1971, páginas 821 y 822.

Efectos económicos e institucionales de la Convención TCM

18. El documento inicial de la Comisión Económica para América Latina, del cual este trabajo es un addendum, contiene una introducción más detallada al Proyecto de Convención TCM, y a los propósitos para los cuales se concibió.<sup>17/</sup> Desde que se publicó el documento inicial de la CEPAL, el Proyecto de Convención sufrió algunos cambios en la cuarta reunión mixta CEPE/OCMI realizada en Londres,<sup>18/</sup> pero el análisis que se efectuó en el documento inicial sigue siendo válido.

19. La naturaleza y propósitos del Proyecto de Convención TCM pueden resumirse de la manera siguiente: En virtud de la Convención se crea un intermediario llamado Empresario de Transporte Combinado (ETC), que rompe la relación tradicional entre el usuario y el transportista, en la cual este último es responsable directamente ante el usuario. El ETC actúa como agente de contratación de todos los servicios de transporte y de otra índole requeridos para llevar a cabo el transporte internacional combinado de un despacho, ya sea en contenedor o en otra forma unitarizado, ya sea fraccionado o en bultos pequeños. El ETC y el usuario formalizan su contrato en un documento de transporte combinado que puede ser negociable o no. A su vez, el ETC contrata a los transportistas, y como en el documento de transporte combinado no es necesario indicar cuáles habían de ser los medios de transporte o los transportistas, puede elegir con bastante libertad tanto los transportistas como las rutas. El ETC es responsable de entregar el cargamento en buen estado, según las condiciones estipuladas. Un objetivo general es el de que el ETC sea responsable por los daños ocultos (es decir, los que se producen en alguna etapa del transporte imposible de determinar) y por los daños producidos en puertos y terminales.

---

17/ Véase CEPAL, E/CN.12/912/Rev.1, párrafos 35 a 39.

18/ Véase llamada 15.

¿Quiénes pueden actuar como empresarios  
de transporte combinado?

20. El ETC puede ser el exportador, el importador, el expedidor, el transportista o una empresa filial de alguno de ellos. Puede ser independiente de ellos. Los ETC de más éxito en términos de servicio prolongado y de operaciones en gran escala, probablemente serán los que tengan agentes que puedan vigilar la carga en los principales puertos, estaciones terminales y puestos fronterizos del mundo, o en determinadas rutas de transporte combinado.<sup>19/</sup> Actualmente existen algunas empresas de países industrializados que están en posición especialmente ventajosa para encargarse de estas tareas.

21. Entre las entidades latinoamericanas, las que hoy se encuentran en mejor posición para organizarse efectivamente como ETC son las pocas empresas marítimas, ferroviarias y de transporte vial realmente grandes, así como las grandes agencias privadas o estatales de comercialización de las exportaciones e importaciones. Posiblemente la manera más eficaz de ingresar a este campo de actividad sería la de organizar empresas públicas o mixtas multinacionales con agentes en los principales puertos, terminales de transporte y puestos fronterizos, tanto en la subregión o región latinoamericana correspondiente como en las principales regiones extranjeras con las cuales el comercio es regular o apreciable. Otra posibilidad es la de que las entidades latinoamericanas se unan a las de otras regiones para formar nuevos consorcios de transporte combinado para determinadas rutas de comercio internacional.

22. Ha suscitado alguna preocupación el hecho de que en el Proyecto de Convención TCM no se mencionen los requisitos o condiciones mínimos con que debe cumplir un ETC para poder emitir un documento de transporte combinado. Puesto que el ETC sería la parte contratante con respecto a los transportistas, y que en los conocimientos de embarque marítimo es el ETC quien tiene la custodia de los bienes, parece haber margen para

---

<sup>19/</sup> Al organizar el tráfico por una ruta determinada, es importante que el ETC conozca bien las prácticas aduaneras y de inspección de todos los países que esa ruta atraviesa.

acciones irresponsables. De todas las partes interesadas, posiblemente son los transportistas y los pequeños usuarios los que se encuentran en la posición más difícil: los transportistas podrían verse afectados porque el usuario, aunque no es la persona o entidad con que los transportistas suscriben el contrato, tiene derecho a deducir acciones judiciales contra ellos;<sup>20/</sup> los pequeños usuarios (o los usuarios de países pequeños o de menos desarrollo relativo) podrían verse afectados porque les sería extremadamente difícil emprender acciones judiciales o hacer efectivo un boicot contra un ETC cuyas prácticas comerciales los perjudiquen.<sup>20/</sup>

23. Si los grandes exportadores o importadores de los países industrializados deciden crear filiales que actúen como Empresarios de Transporte Combinado o establecer vínculos estrechos con Empresarios de Transporte Combinado, se podría reforzar el sistema actual en el cual los países desarrollados suelen comprar fob y vender cif, lo que entraña muchas desventajas para los países en desarrollo.<sup>21/</sup>

¿Cuál será el grado probable de responsabilidad del ETC?

24. El grado de responsabilidad que cabe al ETC depende del régimen de responsabilidades que se adopte. Actualmente se han propuesto tres diferentes regímenes de responsabilidad para su consideración en la Conferencia NU/OCMI; un régimen propuesto por Francia, un régimen de tipo red y un régimen uniforme de responsabilidad.<sup>22/</sup> En el sistema propuesto por Francia el ETC tendría la misma responsabilidad que si fuese el transportista, y regiría toda convención internacional o ley nacional pertinente, ya fuese obligatoria o permisiva. A falta de convención internacional o ley nacional, el ETC tendría la responsabilidad señalada en

---

<sup>20/</sup> Véanse los párrafos 36 y 37 de este trabajo.

<sup>21/</sup> Véase el párrafo operativo 9 de la resolución sobre el desarrollo de marinas mercantes aprobada por la Cuarta Comisión de la UNCTAD III (TD/III/C.4/L.5 del 1 de mayo de 1972) y el acuerdo sobre este tema adoptado por la Asociación Latinoamericana de Armadores en su IX Asamblea General (México, noviembre de 1971).

<sup>22/</sup> Las diferencias entre estos tres regímenes se describen con más detalles en los párrafos 23 a 36 del documento E/5111 del Consejo Económico y Social.

la Convención TCM. El sistema tipo red difiere del propuesto por Francia sólo en que la responsabilidad del ETC que señala la Convención TCM puede regir aunque exista una convención internacional o una ley nacional pertinente, siempre que esa convención o ley no fuese obligatoria y no se mencionara en el documento de transporte combinado. El sistema de responsabilidad uniforme contenido en el actual Proyecto de Convención TCM difiere de los otros dos en que regula la responsabilidad del ETC casi uniformemente en todas las etapas de la operación de transporte combinado, incluido el propio servicio prestado por el ETC, cualesquiera sean los demás regímenes jurídicos aplicables a cada etapa del transporte.

25. El grado de responsabilidad que cabe al ETC en cada uno de estos regímenes de responsabilidad puede analizarse desde diversos puntos de vista: el límite monetario de la responsabilidad (es decir, la responsabilidad monetaria máxima por unidad de carga),<sup>23/</sup> su acción en determinadas circunstancias,<sup>24/</sup> sus exoneraciones de responsabilidad y el grado en que el peso de la prueba recaiga en él.

26. En todos estos sistemas de responsabilidad el ETC disfruta de exoneraciones de responsabilidad que no difieren mucho de las estipuladas

---

<sup>23/</sup> El límite de la responsabilidad está aún por determinarse. Es difícil establecer un límite monetario único de responsabilidad del ETC, dado que los actuales regímenes de transporte varían ampliamente en este punto y que los usuarios (y tal vez los transportistas) pueden preferir que el ETC asuma un grado de responsabilidad similar al que asumen los transportistas contratados por el ETC. El límite monetario de la responsabilidad establecido en la Convención TCM se aplicaría en un número mayor o menor de casos según el régimen de responsabilidad que se adopte. Se aplicaría más extensamente con el régimen uniforme, que con los otros dos. Los Estados Unidos recomienda un "régimen de responsabilidad estricta", similar al "régimen uniforme" y con un límite monetario de responsabilidad suficientemente alto como para cubrir la gran mayoría de la carga que probablemente sea transportada por o en contenedores.

<sup>24/</sup> Como se señaló en un documento anterior de la Comisión Económica para América Latina, en el Proyecto de Convención TCM no se hace referencia a la responsabilidad del ETC ni a lo que éste debería hacer en diversas circunstancias, como por ejemplo ante la prohibición impuesta por algún país al ingreso de un cargamento. (Véase E/CN.12/912/Rev.1, párrafo 74.)



en las Reglas de La Haya, tan criticadas por muchos países en desarrollo. El ETC no sólo no se hace responsable de los daños toda vez que no se puede probar que la culpa es de un transportista determinado, sino que hasta puede rehuir su responsabilidad precisamente frente a las reclamaciones más difíciles y frecuentes en relación con la carga unitarizada: aquellas derivadas del embalaje inadecuado de las mercancías, o del uso de contenedores o paletas inadecuados o dañados.<sup>25/</sup> Es dudoso que los intereses de los usuarios, especialmente de los más pequeños, obtengan mucha protección de las cláusulas que se refieren a atrasos<sup>26/</sup> y al derecho del reclamante a probar que no es responsable de los perjuicios derivados, digamos, de un mal embalaje,<sup>27/</sup> dada la forma en que esas cláusulas están redactadas.

27. El artículo 17 del Proyecto de Convención TCM cita el derecho de los Estados Contratantes a establecer normas y reglamentos para regir las operaciones del ETC dentro de su territorio, lo cual aparentemente permitiría que estos Estados ampliaran y definieran con más precisión las responsabilidades del ETC. Pero no está claro lo que abarca el término "las operaciones del ETC dentro de su territorio", en especial porque una de las operaciones más importantes del ETC es la contratación de un servicio de transporte que abarca varios países. Esos países bien podrían imponerle condiciones contrapuestas, con lo cual el problema de la jurisdicción adquiriría enorme importancia.

---

<sup>25/</sup> El sistema propuesto por Francia no menciona el embalaje en la lista de exenciones de responsabilidad. En cuanto a los otros dos sistemas véanse los artículos 9 y 9A del Proyecto de Convención TCM.

<sup>26/</sup> Véanse los artículos 9A, 9A bis y 11 del Proyecto de Convención TCM.

<sup>27/</sup> Véase el párrafo 4 del artículo 9 y el párrafo 3 del artículo 9A del Proyecto de Convención TCM. Como el párrafo 4 del artículo 9 está tomado de la Convención CMR, Artículo 18, párrafo 2, sería útil conocer cual ha sido la experiencia con este último en materia de jurisprudencia.

¿Pueden ser reguladas efectivamente las actividades del ETC por gobiernos individuales?

28. La experiencia adquirida con los conocimientos de embarque marítimos puede arrojar luces sobre las posibilidades y dificultades que deberán encarar los países en desarrollo para regular efectivamente las actividades del ETC. Son muchos los casos de contradicción entre los términos de los conocimientos de embarque utilizados comúnmente en América Latina y la jurisprudencia de muchas naciones latinoamericanas. Las estipulaciones de los conocimientos de embarque "normalmente" tendrán prioridad, dado el derecho de las partes contratantes a crear sus propias condiciones, siempre que ellas no violen "el orden público, la moralidad y las buenas costumbres". A menudo los conocimientos de embarque se han reconocido como título probatorio de contrato aun sin la firma de ambas "partes contratantes", y de hecho algunos de ellos ni siquiera tienen espacio para agregar la firma del usuario. Muchos tribunales latinoamericanos han dudado de la validez de algunas cláusulas de los conocimientos de embarque, como las relativas a la exoneración y limitación monetaria de la responsabilidad. En la Argentina hubo algunas vacilaciones, seguidas de una tendencia a negar validez a dichas cláusulas, por ser contrarias al orden público, por no haber sido aceptadas libremente por los usuarios y por otras razones; pero después que la Argentina se convirtió en Parte Contratante de la Convención de Bruselas (Reglas de La Haya), las disposiciones de dicha Convención se han considerado "de orden público".<sup>28/</sup>

29. Las actividades del ETC podrían ser, en varios sentidos, más difíciles de regular que las operaciones de transporte. El control de los fletes es más difícil cuando las tarifas abarcan el total de la operación de transporte. La fusión en manos del ETC de las funciones de despachador, expedidor (con algunos atributos de agentes de la aduana), transportista y posiblemente usuario, con facultades para suscribir

---

<sup>28/</sup> Véase un texto básico sobre el tema examinado en este párrafo: Alfonso Anseta Núñez, El conocimiento de embarque, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1972.

contratos entre estas diversas funciones, crea nuevos problemas de regulación efectiva, que son aún mayores cuando la entidad pertenece a extranjeros o está controlada desde el exterior.<sup>29/</sup>

30. Los Estados no Contratantes parecerían tener aún más dificultades que los Estados Contratantes para regular con eficacia las actividades de los ETC que organizan los embarques desde, hacia o a través de esos Estados.<sup>30/</sup>

¿Podría haber una diferencia entre lo que el ETC recibe del transportista y lo que debe pagar al usuario en caso de litigio por daños? 31/

31. Con el régimen uniforme de responsabilidad hace más evidente que puede haber gran discrepancia entre lo que el ETC recibe del transportista y lo que debe pagar al usuario en caso de litigio por daños. El ETC podría obtener del transportista responsable más de lo que tendría que pagar al usuario, especialmente cuando se tratase de carga aérea. Esta diferencia tiene especial importancia porque suele suponerse

---

<sup>29/</sup> Este problema de fiscalización puede ser complejo, especialmente en el transporte aéreo. Es corriente que los agentes de la IATA emitan conocimientos aéreos. Existe una complicada división del trabajo entre los gobiernos nacionales y la IATA con respecto al otorgamiento de licencias, la inspección y fiscalización de los agentes de la IATA, puntos sobre los cuales se han propuesto reformas. La adición del ETC a los agentes de la IATA, o posiblemente como agente de ella, entre el transportista aéreo y el usuario, podría complicar aún más la regulación efectiva de estas transacciones o la reforma adecuada de la reglamentación.

<sup>30/</sup> Más concretamente, se ha planteado el problema de si, dada la redacción del párrafo 3 del artículo 1, del párrafo 1(e) del artículo 6 y del artículo 17, un Estado no Contratante podría sancionar efectivamente al ETC que no cumpliera con lo dispuesto en el párrafo 1(c) del artículo 2, ya que este último párrafo podría interpretarse en virtud de las leyes de ese Estado no Contratante.

<sup>31/</sup> Se ha suscitado la duda de si el usuario podría obtener del asegurador general de la carga la diferencia que se produciría cuando el ETC recibiera más de lo que tendría que pagar al usuario.

erróneamente que la presión que ejerce el ETC sobre el transportista para que este responda por los daños de los que es responsable siempre beneficia a los usuarios.<sup>32/</sup>

32. Con el régimen de tipo red, las discrepancias entre lo que el ETC recibe y lo que paga por daños sólo parecen posibles cuando se dan las siguientes cuatro condiciones: a) el ETC tiene pruebas de la responsabilidad del transportista; b) no hay convenciones internacionales ni leyes nacionales "obligatorias" que sean aplicables; c) el usuario y el ETC no han estipulado explícitamente en el documento de transporte combinado que se aplicará una convención internacional o ley nacional "voluntaria", y d) esto no incluye transporte por vías de navegación interiores. Sería difícil anticipar el número de casos en que se darían todas estas condiciones, en especial porque de la redacción del artículo 12, párrafo 1(a), del Proyecto de Convención TCM no se desprende claramente si las Reglas de La Haya serían una convención internacional "obligatoria" o "voluntaria". El Artículo VI de dichas Reglas permite apartarse de ellas por contrato privado cuando se trata de cargamentos comerciales no corrientes, en detrimento del reclamante en lo que toca a la responsabilidad, aunque evidentemente no cabe esperar que el usuario vaya a apartarse de esas Reglas en detrimento económico propio; esto permitiría considerarlas como convención internacional "voluntaria" a la que habría que hacer expresa referencia en el documento de transporte combinado<sup>33/</sup> para que las estipulaciones en materia de responsabilidad fuesen aplicables al ETC.

---

<sup>32/</sup> Se han sugerido dos medidas que podrían agregarse para reducir o eliminar esta discrepancia. Una es una fórmula compleja para determinar las limitaciones de la responsabilidad del ETC, tomando en cuenta los sistemas de transporte empleados. Esto implica un régimen similar al del régimen de tipo red. La otra es que los transportistas acepten en calidad de subcontratistas las condiciones del documento de transporte combinado, de modo que su responsabilidad sea igual a la del ETC.

<sup>33/</sup> Como dice el artículo 12, párrafo 1(b), del Proyecto de Convención TCM.

Naturalmente, si las Reglas de La Haya pueden considerarse una convención internacional "voluntaria", y el límite de la responsabilidad del ETC, de conformidad con el artículo 10 de la Convención TCM, se fija más alto que el estipulado en las Reglas de La Haya, la responsabilidad del ETC bajo el régimen de tipo red sería más amplia de lo que se ha supuesto generalmente.

33. Se ha discutido la posibilidad de que las líneas navieras y aéreas, cifándose a las convenciones internacionales existentes, puedan aceptar voluntariamente una responsabilidad monetaria más elevada que la estipulada en estas convenciones.<sup>34/</sup> Si así sucede, ¿podrían los transportistas elevar su responsabilidad al contratar con el ETC en condiciones por las cuales este último no tendría que responder ante el usuario por más del límite habitual de responsabilidad en el modo de transporte involucrado?

34. Puesto que cuando hay pruebas claras, muchas de las reclamaciones por daños contra los armadores se arreglan fuera de los tribunales, y puesto que la magnitud de las indemnizaciones depende a menudo de la capacidad potencial del usuario para soportar el peso de la prueba y entablar litigios onerosos, parecería que un ETC en gran escala podría ser más efectivo que muchos usuarios pequeños para obtener indemnización por daños de los transportistas.<sup>35/</sup> A su vez, los usuarios quizá recibirían más del ETC que lo que habrían recibido directamente del transportista, pero tal vez no obtendrían del ETC la misma suma que este recibiría del transportista.

---

<sup>34/</sup> Véase Memorandum on certain aspects relating to the draft Convention on the Combined Transport Contract (W/TRANS/WP24/192), presentado por la Delegación del Canadá en la Reunión Mixta OCMI/CEPE para estudiar el Proyecto de Convención TCM, 8 de junio de 1971 (distribuido por la CEPE).

<sup>35/</sup> Las ventajas potenciales son aún mayores cuando el ETC puede soportar el peso de la prueba contra quienes operan en los terminales, ya que el límite monetario de la responsabilidad de estos suele ser mucho más alto que el de los armadores.

¿Están protegidos equitativamente tanto los derechos del usuario como los del transportista en los litigios?

35. Ha habido mucha discusión respecto a la falta de un "nexo territorial" en el Proyecto de Convención, es decir, de una situación en la cual la jurisprudencia de los países no involucrados en un transporte pueda aplicarse a él. En general, no se ha esclarecido bien el problema de jurisdicción, aunque este ha preocupado esencialmente a los países en desarrollo, en relación con los conocimientos de embarque.

36. Aparte de los problemas obvios creados por la falta de nexo territorial, es difícil hacer aseveraciones acerca de los problemas prácticos que enfrentan el usuario y el transportista en los litigios. Naturalmente, al usuario le interesa el régimen que se aplica, y desea disponer de todas las pruebas que pueda utilizar contra el ETC o el transportista cuyo régimen de responsabilidad le sea más favorable. No ha quedado en claro si el usuario que desee presentar pruebas directamente en contra del transportista (artículo 14, párrafo 1) tendrá acceso a las pruebas contra este que tenga el ETC. Asimismo, con respecto a algunos documentos que constituyen título probatorio del contrato de transporte marítimo (conocimientos de embarque, por ejemplo) los derechos del usuario sólo pueden ejercerse cuando este se halla en posesión del documento. ¿Quiere decir esto que el no tener el documento le impediría ejercer los derechos que le otorga el artículo 14, párrafo 1, coartándose así su posibilidad de invocar la responsabilidad del transportista aún cuando hay pruebas que aconsejen hacerlo?

37. Parece muy posible que los grandes usuarios puedan ser a la vez empresarios de transporte combinado. ¿Tendrían esos usuarios-empresarios el derecho de deducir dos acciones en contra del transportista, una en su calidad de ETC (basada en el contrato entre el ETC y el transportista) y otra en su calidad de usuario (artículo 14, párrafo 1 del Proyecto de Convención TCM)? ¿No podría hacerse esto a la vez en dos tribunales diferentes de dos países diferentes?

/¿Cuál sería

¿Cuál sería el efecto probable en la seguridad y expedición de movimiento de la carga?

38. La ventaja mayor que ofrecería la Convención TCM al usuario es la de asegurarle un mayor cuidado con la carga. Se supone que el ETC, como parte contratante con el transportista, puede velar con más eficacia que el usuario o el expedidor por que la manipulación de la carga sea adecuada y su movimiento expedito, tanto porque el transportista tendrá más cuidado al manipular las mercancías y acatará más los reclamos contra él como porque el ETC supervisará de cerca los transbordos y la manipulación general de las mercancías. Por lo tanto, el ETC debe establecer un sistema de comunicación geográficamente extenso y crear vínculos estrechos y eficientes con los transportistas de las mercancías.<sup>36/</sup>

39. Se supone además que las motivaciones para que el ETC preste un servicio eficaz de esta índole deben incluir una responsabilidad suya por daños a la carga y mucha libertad para que escoja rutas y transportistas. Se está pidiendo a los países en desarrollo que acepten muchas molestias potenciales que podrían derivar del otorgamiento de dichas facultades. Parecería necesario entonces estudiar cuidadosamente si esto es realmente indispensable para lograr una manipulación segura y suficiente expedición en el transporte combinado internacional.

¿Cuál sería el efecto en las primas de seguros?

40. Si el ETC puede presionar con más eficacia al transportista para que éste sea más cuidadoso, podría observarse una reducción a largo plazo en las primas que cubren la responsabilidad de los transportistas, pero hay muchas razones para anticipar que las primas totales que paga el usuario bien pueden elevarse, tanto a corto como a largo plazo, por

---

<sup>36/</sup> El ETC estaría así en mejor posición que los usuarios para aprovechar las leyes latinoamericanas que exigen que los transportistas consulten a los usuarios acerca de asuntos como cambios de ruta, incluso mientras las mercancías están en movimiento. El anexo III del presente documento cita un caso judicial en el Reino Unido que afectó a un despachador de carga. Cabe suponer que el ETC asumiría la responsabilidad de evitar el tipo de incidente que se describe allí.

diversas razones incertidumbre, triple seguro, cambios en las bases de distribución de los riesgos, etc.)<sup>37/</sup>

¿Cuál será el posible efecto en la actividad aseguradora de los países en desarrollo?

41. En efecto, el seguro del ETC impondría a muchos usuarios un tercer gasto en seguro, además del seguro sobre la carga y el que cubre la responsabilidad del ETC. De estos tres seguros, parecería que los países en desarrollo sólo podrían competir efectivamente, ya sea un conjunto o por separado, en el que asegura la carga, especialmente cuando en el surgimiento de un nuevo ETC participan Clubes de Protección e Indemnización (P&I Clubs). La importancia relativa del seguro sobre la carga como parte de la cobertura total seguramente disminuiría en virtud de la Convención TCM. Por otra parte, las compañías aseguradoras tendrían mucha dificultad para calcular los riesgos cubiertos por este seguro.

¿Cuáles serían los efectos en los itinerarios de los cargamentos, en la elección de transportistas y en los fletes?

42. Como indica el Estudio TCM, el ETC puede ejercer poderes discrecionales al elegir rutas, servicios y transportistas, a menos que el documento de transporte combinado contenga instrucciones detalladas sobre estos puntos. El ETC, pertenezca o no a la misma empresa que uno o más transportistas, podría inclinarse hacia un patrón fijo de preferencias por determinados transportistas e itinerarios, tal vez prefiriendo, como sería natural, las rutas que pasen por lugares donde tiene agentes. (Por ejemplo, la reorganización del tráfico entre el Reino Unido y Australia por consorcios de transporte en contenedores que operan efectivamente como operadores de transporte combinado ha modificado mucho las modalidades de tráfico interior.) Dentro de una misma modalidad de transporte, el ETC puede desplazar carga de un transportista a otro; puede hacerlo incluso en el transporte marítimo, pese a las cláusulas de reserva y convenios de lealtad, ya que no está claro en qué forma se puede hacer efectiva en virtud de ellas la responsabilidad del ETC,

<sup>37/</sup> Véase el documento E/5111, párrafos 41 y 42.



especialmente si este es a la vez usuario o línea naviera.<sup>38/</sup> Un transportista que sea a la vez ETC puede crear una filial que utilice otro medio de transporte para llevar carga a nuevos lugares (tal vez arreglando el traslado de la carga en el punto desde el cual las mercancías viajan de un país a otro), en lugar de traspasarla a otras empresas que empleen ese mismo medio de transporte. Así, los ferrocarriles de un país pueden crear o contratar servicios coordinados de transporte vial en algún país vecino.

43. Hay otras dificultades creadas por el hecho de que el Documento de Transporte Combinado no menciona los medios de transporte ni los transportistas que habrán de emplearse. El usuario no sabe qué combinación de regímenes de responsabilidad se aplicará a sus mercancías. Su asegurador general de la carga no puede calcular los riesgos involucrados. El usuario no puede indicar concretamente qué convenciones internacionales desea que se apliquen al transporte de sus mercancías, a menos que solicite que todas las posibilidades aparezcan expresamente en el correspondiente documento de transporte combinado. Las líneas aéreas y los servicios de transporte terrestre podrían perder algunas de sus ventajas para competir derivadas del hecho de asumir una responsabilidad relativamente mayor.

44. Estrechamente vinculada a la cuestión del ETC está la de tarifas de tránsito directo. Es probable que el ofrecimiento de esas tarifas llegue a ser un servicio importante de los grandes empresarios de transporte combinado internacionales. Ellas pueden significar una economía a corto plazo para los usuarios, pero tal vez hagan aún más difícil vincular las tarifas de un servicio determinado a los costos de

---

<sup>38/</sup> En la ruta Reino Unido-Australia ya no se reserva espacio en un barco determinado, sino que la carga se asigna a los barcos de acuerdo a la decisión del operador.

transporte y manipulación en que se incurre al prestarlo, lo que puede acrecentar los costos de muchos usuarios.<sup>39/</sup>

45. Muchos países imponen restricciones al establecimiento de tarifas o servicios de tránsito directo por transportistas extranjeros en conjunción con transportistas nacionales. Los ferrocarriles estadounidenses, por ejemplo, no pueden ofrecer tarifas más bajas a las líneas navieras extranjeras que a las nacionales.<sup>40/</sup> Este puede ser un factor importante para el ETC que trate de establecer ciertas rutas regulares de transporte combinado.

46. El ETC tal vez pueda aprovechar tarifas especiales, como las tarifas topes FAK (freight-all-kind) que se utilizan ahora para algunos intercambios entre los Estados Unidos y el Caribe, o las tarifas de promoción para exportaciones de manufacturas de los países en desarrollo, traspasando sólo una pequeña parte (o nada) de su ahorro a los usuarios.

47. Naturalmente, las nuevas rutas que se establezcan para la carga repercutirán en las inversiones en infraestructura del transporte de los países en desarrollo.

48. En efecto, algunos latinoamericanos opinan que toda convención sobre transporte internacional combinado debe incluir disposiciones acerca del comportamiento y las prácticas del ETC, especialmente en relación con las tarifas y la elección de transportistas. Esto guarda relación con el actual interés de los países en desarrollo por un "código de

---

<sup>39/</sup> Los armadores de los consorcios Australia-Reino Unido han adoptado medidas de equiparación interna de los fletes en el Reino Unido y en Australia, basándose en el principio de que el costo de cambiar la ruta del cargamento debe recaer sobre ellos mismos. Sin embargo, los consorcios han estado presionando últimamente para establecer una diferenciación de tarifas según la distancia. Los productores australianos que abastecen al Reino Unido se están oponiendo a esta sugerencia.

<sup>40/</sup> Véase el artículo 28 de la Ley de Marina Mercante de 1920 de los Estados Unidos. Actualmente dos conferencias de fletes, la Trans-Pacific Freight Conference of Japan y la Japan-Atlantic Freight Conference, están protestando en contra de las tarifas especiales que los ferrocarriles de los Estados Unidos ofrecen a los transportistas de contenedores a través del Pacífico que están organizando el tránsito directo de contenedores entre el Japón y la costa oriental de los Estados Unidos.

conducta" para las conferencias de fletes. Se ha aducido que los países en desarrollo no desean hallarse en situación de tener que buscar en el futuro un "código de conducta" para los ETC.

49. Esos mismos latinoamericanos no desean que se implanten prácticas de transporte combinado que puedan restringir sus opciones de política en cuanto a las tecnologías de transporte. Puede suceder entonces que no deseen comprometerse decididamente al uso de contenedores, ya que un mayor uso de la paletización o la aparición del sistema LASH en América Latina tal vez obvien en algunos casos la necesidad de crear instalaciones portuarias adecuadas para el transporte en contenedores.<sup>41/</sup>

¿Cuál sería el efecto neto de la Convención TCM en el balance de pagos de los países en desarrollo?

50. En este análisis de las posibles repercusiones institucionales y económicas de la Convención TCM se mencionan factores que se hallan relacionados directamente con los problemas de balance de pagos de los países en desarrollo. Los efectos adversos se hacen evidentes cuando un país ve disminuir su participación en la cartera total de seguros; cuando los empresarios de transporte combinado dan preferencia a empresas transportistas extranjeras o explotadas por extranjeros; cuando una proporción mayoritaria de los gastos totales de transporte, posiblemente incluido el pago de tarifas de tránsito directo, se efectúan en divisas; cuando suben las primas totales de seguros; y cuando existen muchas dificultades para obtener compensación por daños, incluidos casos en que el ETC extranjero retiene más de lo que está obligado a pagar al usuario. Por otra parte, el balance de pagos evidentemente se beneficia cuando la responsabilidad por daños de los transportistas extranjeros puede hacerse efectiva con eficacia y cuando las mercancías que viajan hacia y desde los países en desarrollo se transportan con más seguridad y menos demoras. Estos efectos, como todos los examinados en este trabajo, llevan a

---

<sup>41/</sup> Ha sido dicho que, al crear un sistema nuevo de responsabilidad principalmente para "daños ocultos", se supone que el contenedor sea la mejor forma de realizar el transporte intermodal.

preguntarse si es posible encontrar una manera de obtener los beneficios sin tener que sufrir los efectos adversos señalados.

¿Cuál será el efecto en los problemas de documentación?

51. Se han formulado algunas críticas a la Convención TCM porque crea un nuevo documento, el documento de transporte combinado, que debe agregarse a los muchos otros documentos que se están utilizando ya en el transporte intermodal. Se sugiere que se hagan serios intentos por reducir el problema de la documentación.

¿Plantearía problemas especiales el hecho de que el documento de transporte combinado pueda ser negociable?

52. Algunos funcionarios de gobierno latinoamericanos han vacilado en apoyar o alentar nuevos procedimientos respecto a documentos negociables, a menos que se estudie cuidadosamente su relación con la legislación actual de sus países sobre la materia. En algunos países hay severas limitaciones respecto a quienes pueden emitir esos documentos, y tal vez el ETC no sea uno de ellos. En algunos países el conocimiento de embarque sólo es efectivamente negociable cuando las mercancías se hallan a bordo, y es dudoso que el documento de transporte combinado sea efectivamente negociable mientras las mercancías se hallan en tránsito dentro de esos países. En algunos casos, los documentos negociables deben tener ciertas particularidades, incluso algunas que no se hallan especificadas en el Proyecto de Convención TCM.

ANEXO I

ACUERDO DE LA IX ASAMBLEA DE LA ASOCIACION LATINO  
AMERICANA DE ARMADORES

OPERACIONES DE TRANSPORTE COMBINADO - CONVENIO TCM

Considerando:

- a. Que la Conferencia Naciones Unidas-OCMI sobre tráfico internacional de contenedores, que tendrá lugar en Ginebra en noviembre de 1972, no es el foro apropiado para tratar la proyectada Convención TCM.
- b. Que esta conferencia, de carácter técnico, fue creada originalmente para tratar los aspectos relativos a contenedores, o sea medidas de seguridad, estandarización de dimensiones, identificación de marcas, etc.
- c. Que posteriormente, se decidió que esta Conferencia de contenedores tratara un proyecto de operaciones de transporte combinado, conocido como Convención TCM, cuyos alcances y efectos van más allá de los problemas atinentes a contenedores.
- d. Que los países en desarrollo, pese a quedar afectados en sus intereses en virtud de este Convenio, no fueron consultados previamente.
- e. Que antes de tratarse esta materia deben estudiarse previamente las consecuencias económicas y jurídicas que tendrían especialmente para los países en desarrollo, el mencionado Proyecto de Convenio TCM.

La IX Asamblea General Ordinaria de ALAMAR acuerda y declara:

Solicitar a los respectivos Gobiernos de la ALALC propicien la exclusión del estudio del Proyecto de Convenio TCM de la Conferencia Naciones Unidas/OCMI sobre tráfico internacional de contenedores, puesto que el mencionado Proyecto de Convenio TCM, a su juicio podría atentar contra el desarrollo de las marinas mercantes zonales y al legítimo derecho de los países miembros de ALALC de transportar una cuota sustancial del intercambio que genera su comercio exterior.

## ANEXO II

PROYECTO DE RESOLUCION SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL COMBINADO  
DE MERCANCIAS PRESENTADO POR EL PRESIDENTE DE LA CUARTA  
COMISION A LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS  
SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo,

Recordando la Estrategia Internacional del Desarrollo para el Segundo Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo, en particular los párrafos 53 a) y 54,

Enterada de que el Consejo Económico y Social, en la continuación de su 48º período de sesiones, decidió que las Naciones Unidas y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental convocasen conjuntamente una conferencia sobre el transporte internacional en contenedores que examinara los problemas administrativos, técnicos y jurídicos que se planteaban en relación con el transporte internacional en contenedores,

Tomando nota de que el Grupo Preparatorio Intergubernamental establecido por el Consejo Económico y Social se reunió en febrero de 1972 y recomendó un programa provisional en cuyo tema 11 se dice que la Conferencia preparará, en caso apropiado, directrices acordadas acerca de una posible convención sobre el transporte internacional combinado de mercancías, recomendación que habrá de ser aprobada por el Consejo Económico y Social,

Tomando nota además, de que el Secretario General de las Naciones Unidas ha distribuido un resumen de las conclusiones del estudio preparado de conformidad con la resolución 1568 (L) del Consejo Económico y Social (documento E/5111) y de que se está preparando una versión final del estudio para su publicación,

Estimando que antes de proceder al examen y la aprobación de una convención de esta índole deben estudiarse a fondo sus repercusiones económicas específicas, en particular para los países en desarrollo,

Recordando los párrafos 6 y 8 de la resolución 1568 (L) del Consejo Económico y Social,

1. Reitera la resolución 17 (V) de la Comisión del Transporte Marítimo,

2. Pide que se distribuya lo antes posible el texto completo del estudio del Secretario General de las Naciones Unidas a fin de que la Comisión del Transporte Marítimo pueda examinarlo detenidamente y formular sus observaciones acerca del mismo en su segundo período extraordinario de sesiones, que se celebrará en julio de 1972;

/3. Recomienda

3. Recomienda que los países en desarrollo comuniquen a las correspondientes comisiones económicas regionales sus posiciones respectivas en lo referente a una convención sobre el transporte combinado antes de julio de 1972, época en que dichas comisiones deben asesorar al Consejo Económico y Social sobre esa materia, según el párrafo 8 de la resolución 1568 (L);

4. Recomienda asimismo a los Estados miembros de la UNCTAD que, cuando procedan al estudio de una convención sobre el transporte internacional combinado de mercancías, velen por que se cumplan las siguientes condiciones:

a) Que se estudien a fondo y se tengan presentes sus repercusiones para los países en desarrollo, especialmente en lo que se refiere a las necesidades de transporte marítimo, comercio, seguros y desarrollo económico;

b) Que se hayan acordado, a nivel internacional y con la debida representación de las opiniones de los países en desarrollo, directrices generales para una posible convención de esa índole;

c) Que, al decidir si esa convención puede ya ser objeto de un estudio internacional, se tomen en consideración las tendencias del desarrollo tecnológico del transporte combinado y la fase en que se encuentre.

ANEXO III

ENTREGA DE LA CARGA CON RETRASO: POSICION DE LOS EXPEDIDORES

JUICIO VISTO POR UN TRIBUNAL DE DERECHO CONSUECUDINARIO DEL  
REINO UNIDO (QUEEN'S BENCH DIVISION) Y CARATULADO  
"MARSTON EXCELSIOR, LTD., VS. ARBUCKLE  
SMITH & CO., LTD." (1971)

(Resumen de Fairplay International Shipping Journal, 13 de enero  
de 1972, página 87.)

Juicio referente al transporte de una caja refrigerada desde el Reino Unido hasta Austria. La carga estuvo detenida varios días en Bamberg porque la firma bávara de transporte vial contratada no había hecho los arreglos necesarios con las autoridades correspondientes. La entrega final en Viena se retrasó considerablemente. Los propietarios de la caja demandaron por daños a los expedidores. La Corte decidió que los demandados habían faltado a sus obligaciones como agentes por negligencia en la supervisión de la firma bávara, y aunque ese incumplimiento no era tan fundamental como para impedir que los agentes invocaran las condiciones normales de transporte estipuladas en el contrato, la redacción de esas condiciones no era suficientemente clara como para excluir o limitar la responsabilidad de los agentes ante un incumplimiento de obligaciones. (Posteriormente Arbuckle Smith apeló con éxito contra este veredicto, pues la Corte de Apelaciones decidió que, siendo una firma expedidora y no transportista, no era responsable por la negligencia de la firma bávara, ya que no se había probado que Arbuckle Smith conocía esa negligencia.)