



NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



LIMITADO

E/CN.12/L.98

25 de julio de 1973

ORIGINAL: INGLES

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA

NOTA DE LA SECRETARIA DE LA COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
SOBRE LOS ESTUDIOS QUE HAN DE REALIZARSE PARA PREPARAR UN
UN ANTEPROYECTO DE CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE
INTERMODAL INTERNACIONAL, SEGUN SE EXPRESA
EN LA RESOLUCION 1734 (LIV) DEL
CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL

73-7-1504

NOTA DE LA SECRETARIA DE LA COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
SOBRE LOS ESTUDIOS QUE HAN DE REALIZARSE PARA PREPARAR
UN ANTEPROYECTO INTERMODAL INTERNACIONAL SEGUN
SE EXPRESA EN LA RESOLUCION 1734 (LIV)
DEL CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL

1. Esta nota, elaborada a solicitud de la UNCTAD, se basa fundamentalmente en los puntos de vista expresados por gobiernos latinoamericanos en reuniones subregionales ^{1/} respecto de los temas que deben examinarse a fondo antes de preparar el proyecto de convenio sobre el transporte intermodal internacional.

2. Los estudios que se realizarían proporcionarían la información que necesitan los países en desarrollo para evaluar cualquier proposición que se formule sobre el contenido del convenio, teniendo presente la Estrategia Internacional de Desarrollo y sobre todo los siguientes aspectos:

a) las repercusiones sobre el balance de pagos, especialmente en lo que se refiere a los pagos en divisas por concepto de seguros y fletes;

b) que las empresas de transporte intermodal desarrollen sus actividades en forma responsable y resguarden los intereses de los usuarios;

c) teniendo en cuenta el objetivo de crecimiento ordenado del comercio mediante el establecimiento de este convenio, que se ofrezcan más oportunidades para aumentar apreciablemente y en forma creciente la participación de los países en desarrollo en el transporte marítimo internacional;

d) los servicios ofrecidos a los usuarios y su costo total;

e) los efectos especiales sobre los países sin litoral; y

f) las repercusiones sobre los países que no adhieran al convenio, incluya éste o no una vinculación territorial.

^{1/} Estos puntos de vista fueron expresados por expertos de 18 Gobiernos latinoamericanos y de organizaciones regionales e internacionales en reuniones subregionales celebradas en Brasilia, Lima y México, D.F., en junio de 1972. La sección de los informes de estas reuniones relativa al transporte internacional combinado figura en el documento E/AC.6/L.460/Add.4, Anexos I-III, de fecha 17 de julio de 1972.

3. Los aspectos principales que interesan a los países latinoamericanos en lo que toca a la preparación del anteproyecto de convenio, y por ende los temas que han de examinarse a fondo, son los siguientes:

Los requisitos que deben cumplir las empresas de transporte intermodal (ETI) y sus características institucionales.

4. En las tres reuniones internacionales se insistió en que deberían definirse claramente los requisitos financieros e institucionales que debían cumplir las empresas de transporte intermodal. Se formularon preguntas sobre las posibles ventajas y desventajas de establecer exigencias para la inscripción de dichas empresas en todos los países por los cuales pasa la carga; sobre si sería conveniente exigir que esas empresas cumplieran requisitos de nacionalidad; si podía autorizarse a las empresas de transporte marítimo o a otros transportistas para que actuaran también como empresas de transporte intermodal, o si las empresas de transporte intermodal deberían ser exclusivamente las empresas de transporte marítimo; sobre la factibilidad de crear empresas de transporte intermodal para determinados tráficos; y sobre la capacidad y las posibilidades de las instituciones (transportistas, expedidores que trabajan en combinación con compañías de seguros, compañías de comercialización (trading companies), organismos estatales de comercio exterior) existentes en los países en desarrollo para competir como empresas de transporte intermodal con instituciones de países desarrollados.

5. Se planteó asimismo si la institucionalización de las empresas de transporte intermodal en nuevos tráficos podrían contribuir a robustecer en los países desarrollados la tendencia a comprar fob y vender cif cuando realizan transacciones con los países en desarrollo, especialmente si los exportadores o importadores de los países desarrollados establecen filiales que actúen como empresas de transporte intermodal o vinculaciones con empresas de esa índole.

Facultades discrecionales de la empresa de transporte intermodal para elegir a los transportistas, las rutas y los aseguradores.

6. Se expresó mucho interés por las posibles repercusiones de un convenio de transporte intermodal sobre la selección de la ruta seguida por carga y sobre los acuerdos suscritos entre los transportistas y los remitentes o sus gobiernos a instancias de los países en desarrollo. Los países latinoamericanos desean tener la seguridad de que un convenio de esa índole no perjudicará sus intereses que se reflejan en cláusulas de reserva, acuerdos de lealtad, etc. Deberá estudiarse la conveniencia de restringir las facultades discrecionales de las empresas de transporte intermodal para suscribir contratos con los transportistas y aseguradores de su elección o para elegir las rutas seguidas por la carga.

Los sistemas de responsabilidad e indemnización

7. Se expresó gran interés por las posibilidades de establecer un régimen de responsabilidad que a la vez que ofrezca una nueva protección de importancia al remitente, no haga recaer sobre él el peso de la prueba o tenga grandes vacíos que permitan al transportista o a la empresa de transporte intermodal eludir su responsabilidad; que no aumente los costos totales del seguro para el usuario en forma desproporcionada a los beneficios obtenidos; que no reduzca la proporción de los seguros totales (seguro de carga, seguro de la empresa de transporte intermodal, y responsabilidad o seguro del transportista) que asegurarían los aseguradores de los países en desarrollo; que no respalde lo dispuesto por las Reglas de la Haya que los países en desarrollo consideraran inadecuadas o poco equitativas; y que establezca una clara distinción entre la responsabilidad de la empresa de transporte intermodal, los transportistas y los remitentes (especialmente cuando hay grandes pérdidas, cuando la responsabilidad corresponde a terceros, cuando se trata de "fletes falsos", cuando la carga debe ser devuelta, cuando la mercancía ha sido embargada o debe ser reacondicionada durante la ruta). Asimismo había interés en que se de al remitente la oportunidad de exponer su caso para solicitar indemnización en condiciones equitativas, es decir que tenga acceso a todas las pruebas que posea la empresa de transporte intermodal, sin que tenga que incurrir en gastos excesivos; y que la empresa de transporte intermodal no obtenga utilidades indebidas gracias a que ha buscado un tribunal que acoja favorablemente su causa o a que hay diferencia entre la indemnización que recibe y la que paga.

8. Propone la Secretaría que este tema se analice sobre la base de las siguientes alternativas:

a) la versión del régimen de responsabilidad, basado en "sistema de la red", que fue propuesto por el Gobierno de Francia para el anteproyecto de Convención TCM (E/CONF.59/17, Anexo I, páginas 33-34), o, las disposiciones uniformes aplicables a los contratos de transporte y conocimientos de embarque combinado preparados por el Comité Mixto sobre uso de Contenedores, de la Cámara Internacional de Comercio.

b) el sistema de responsabilidad uniforme propuesto por la delegación de los Estados Unidos a la Conferencia Naciones Unidas /OCMI sobre el Transporte Internacional en Contenedores (E/CONF.59/39/Rev.1, párrafo 64);

c) las innovaciones que podrían introducirse para resolver cada uno de los problemas en forma más adecuada posible para los países en desarrollo, agregando nuevas condiciones en materia de responsabilidad solamente si los costos totales para el usuario y los países en desarrollo son inferiores a la protección obtenida y a otros beneficios adicionales.

Capacidad de los países para proteger los intereses de los remitentes y cumplir sus objetivos nacionales de transporte, teniendo en cuenta la evolución institucional que el Convenio pueda apoyar.

9. Los países latinoamericanos manifestaron su preocupación en las reuniones subregionales respecto de los derechos y la auténtica capacidad de los países en desarrollo para autorizar, regular y fiscalizar las actividades de las empresas de transporte intermodal y de los transportistas contratados por dichas empresas. Esta preocupación tiene su origen en parte en la experiencia adquirida con las conferencias marítimas. Los países latinoamericanos desean en especial que se les asegure que las economías producidas por los cambios institucionales se reflejarán en la reducción de las tarifas de fletes y de otras cargas, y que incluso cuando se trate de fletes directos, deberá informárseles sobre la forma en que éstos se distribuyen entre los transportistas que participan en la operación. Debe hacerse una estimación de las variaciones que sufrirían los gastos totales pagados por el remitente, incluidos los honorarios pagados a las empresas de transporte intermodal, si se aprobara el convenio. A este respecto, es necesario considerar asimismo las repercusiones que tiene la actual situación monetaria internacional en aquellos casos en que las tarifas directas de fletes se fijan en una moneda y se distribuyen entre transportistas sucesivos que efectúan sus gastos en otras monedas.

El regimen de documentación

10. Los países latinoamericanos desearían que se hiciera un estudio sobre la factibilidad de establecer un documento uniforme utilizable por todos los modos de transporte, y que a la postre podría ser utilizado universalmente como documento único de transporte. En todo caso, consideran que las modificaciones institucionales deberían facilitar en lugar de complicar la documentación.

Repercusiones que tienen para los países en desarrollo la propiedad de los vehículos y de los instrumentos de transporte.

11. Como un convenio internacional sobre transporte intermodal acrecentaría el uso de contenedores y de otras tecnologías aplicables en el transporte intermodal, los países latinoamericanos consideran que los problemas y las posibilidades que plantea la participación en esas tecnologías son de crucial importancia, pues de otro modo podrían estar dando apoyo al uso de formas de transporte con las cuales no podrían competir (y quizás tampoco las conferencias marítimas). Es importante saber si en el tráfico de contenedores lo más remunerativo es el contenedor o el barco y determinar en que forma los países en desarrollo pueden asegurar su plena participación en los sistemas de transporte en contenedores y en otros sistemas intermodales (como el sistema LASH.) Parece necesario estudiar asimismo las dificultades especiales que la creación de los "transportistas intermodales", propuesta últimamente por los Estados Unidos (E/CONF.59/39/Rev.1, párrafo 64) podría crear para la participación de los países en desarrollo en el transporte internacional.

/Ventajas y

Ventajas y desventajas de restringir la aplicación del convenio exclusivamente a los contenedores.

12. Los países en desarrollo han manifestado en general menos interés por el transporte en contenedores que los países desarrollados porque supone realizar grandes inversiones en instalaciones portuarias, en barcos y en contenedores. Como a los países desarrollados les interesa principalmente las prácticas relativas al transporte en contenedores, quizás convendría que el convenio se refiriera exclusivamente al sistema de transporte en contenedores y, más adelante, cuando se hubiera adquirido cierta experiencia podría modificarse o hacer extensivo el convenio a otras formas de transporte combinado. Sin embargo, dejando de lado las dificultades que pudiera traer esta limitación cuando se trata de traslados en que sólo se utilizan contenedores en una parte de la ruta, los gobiernos latinoamericanos podrían querer saber si de existir esta restricción, podrían surgir presiones para que se usara este sistema de transporte, aunque existieran otras formas de transporte combinado más adecuadas.

Aspectos de interés general.

13. En las reuniones subregionales se planteó un asunto básico cual es saber si los principales objetivos que se persigue satisfacer con este convenio - mayor seguridad y rapidez en el despacho de la carga- podrían lograrse con menos modificaciones institucionales. Los estudios sobre la experiencia adquirida con el uso de consorcios de explotación de contenedores y otros tráficós de contenedores deberían prestar especial atención a la naturaleza y los alcances de los problemas que existen actualmente y a averiguar si el anteproyecto de convenio contribuirá efectivamente a resolver esos problemas. Entre los aspectos esenciales que deben incluir esos estudios figuran el análisis de las causas de litigios y de los problemas de seguridad. Así, podría llegarse a la conclusión de que sólo si la empresa de transporte intermodal se hace responsable de las operaciones de embalaje y carga ésta puede hacer un aporte importante en lo que toca a la protección de los intereses de los remitentes.