



Asamblea General

Distr. limitada
18 de septiembre de 2003
Español
Original: español/inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte)
12º período de sesiones
Viena, 6 a 17 de octubre de 2003

Preparación de un proyecto de instrumento sobre el transporte [marítimo] de mercancías

**Adición a la recopilación de las respuestas recibidas a un
cuestionario sobre el transporte de puerta a puerta y de
observaciones suplementarias de los Estados y de las
organizaciones internacionales en relación con el proyecto de
instrumento**

Nota de la Secretaría

Índice

	<i>Página</i>
Introducción	2
I. Respuestas dadas al cuestionario por organizaciones no gubernamentales ..	2
Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo	2
II. Declaraciones y aportaciones adicionales recibidas de organizaciones no gubernamentales en el marco de los preparativos de un proyecto de instrumento	5
1. Asociación de Transporte Multimodal Internacional (IMMTA)	5
2. Unión Internacional de Seguros Marítimos (IUMI)	6
Anexo. Cuestionario	11



Introducción

1. En enero de 2003, se publicó un documento titulado “Recopilación de las respuestas recibidas a un cuestionario sobre el transporte puerta a puerta y de observaciones suplementarias de los Estados y de las organizaciones internacionales en relación con el alcance del proyecto de instrumento” (A/CN.9/WGIII/WP.28). Ese documento reproducía las respuestas dadas a un cuestionario que se distribuyó entre las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales interesadas, así como entre los Estados, en agosto de 2002 con el fin de recabar información sobre la práctica del transporte en contenedores y sobre la utilización de los contratos de puerta a puerta por los porteadores. En ese documento se incluyeron declaraciones y aportaciones adicionales presentadas a la Secretaría con miras a la preparación del proyecto de instrumento. El presente documento contiene respuestas y declaraciones que la Secretaría ha recibido con posterioridad a la fecha de publicación de la recopilación inicial. Se vuelve a publicar en un anexo el cuestionario anteriormente mencionado.
2. Se reproduce a continuación, en la sección I una serie de respuestas al cuestionario que se recibieron de organizaciones no gubernamentales.
3. En la sección II, se publican ciertas declaraciones y aportaciones adicionales presentadas a la Secretaría por organizaciones no gubernamentales en el marco de la labor preparatoria del proyecto de instrumento.
4. Las respuestas, observaciones y aportaciones mencionadas anteriormente en los párrafos 2 y 3 pueden verse reproducidas en la forma en que fueron recibidas por la Secretaría.

I. Respuestas dadas al cuestionario por organizaciones no gubernamentales

Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

[Original: español]

1 y 2. La utilidad de contar con un régimen de responsabilidad uniforme para el transporte “puerta a puerta” y que comprenda el tramo marítimo es de incuestionable utilidad para todos los intereses vinculados con el comercio internacional. El punto crítico es determinar sobre qué bases habrán de asentarse tales pautas uniformes y cuál será el grado de inserción en los ordenamientos jurídicos nacionales y regionales que contienen normas relativas a los distintos modos de transporte, en algunos casos normas de orden público. A modo de ejemplo, citamos las Decisiones 331 y 393 del Acuerdo de Cartagena, el Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional entre los Estados Parte del Mercosur.

En el proyecto que nos ocupa, se trata de implementar un régimen particular de transporte multimodal, ya consagrado -de modo general- en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de 1980.

La posibilidad de un régimen de responsabilidad “particular”, podría generar problemas, en tanto difiera del modo que lo resuelve el citado Convenio de 1980,

especialmente si dicho régimen de responsabilidad se aparta de las Reglas de Hamburgo, que se encuentran vigentes, y que constituyen la fuente del Convenio sobre Transporte Multimodal, 1980.

3. La idea de identificar el transporte por tierra con el transporte por mar, nos aleja de una práctica y una normativa diferentes, prácticamente en todos los países. Ello obedece a la histórica naturaleza que fuera reconocida al transporte marítimo, la especialidad de los riesgos, particularmente el denominado “riesgo de mar”. Sobre este antiguo reconocimiento se aceptó la limitación de la responsabilidad, o el concepto de “fortuna de mar”. Las normas de exoneración y limitación de responsabilidad que contienen las Reglas de La Haya-Visby no parecieran responder a una *necesidad de la industria*, como lo fueron hace más de medio siglo. Las nuevas tendencias del denominado “Derecho de Daños” se inclinan hacia la responsabilidad objetiva y la reparación integral por los daños causados. Estos nuevos conceptos deben tenerse en cuenta y, sobre todo, cuando se aplican al transporte terrestre de mercancías en varios países.

4. El ideal de un sistema uniforme, como se expresó en la respuesta anterior, tropieza con las diferentes realidades ontológicas y jurídicas que comprenden a las empresas de estibaje, transportistas terrestres, depósitos, terminales, etc.. Las diferencias, entre otras, se presentan en los sistemas de responsabilidad, las causales de exoneración, el límite de responsabilidad y los plazos de prescripción de las acciones.

5. Cuando se trata de un transporte multimodal, es posible admitir la acción del damnificado contra el responsable (daño localizado) o contra cualquiera de los intervinientes en la cadena del transporte, bajo la premisa de un régimen de responsabilidad solidaria. Sin perjuicio del derecho del demandado de repetir contra el efectivo responsable del daño.

Se invoca, a favor de este criterio, un interés común o asociativo entre la empresa, u oferente (inicial), de transporte multimodal (OTM) y los porteadores sucesivos y de todos entre sí, a la par de que se concibe al transporte multimodal sobre el sustrato de un contrato común con pluralidad de obligados, indivisible y que responden solidariamente respecto de la ejecución integral del transporte; relación contractual que no se formaliza de modo originario, sino sucesivamente, en razón de que cada porteador accede al contrato al recibir las mercancías. La solidaridad nace por la existencia de un interés asociativo o común, máxime que la solidaridad pasiva se presume en materia mercantil. El fundamento de este criterio se encuentra, además, en la desventajosa posición del cargador para poder reconocer al responsable de la pérdida, el daño o la demora en la entrega de las mercancías. Esta situación se verifica permanentemente en el transporte de mercancías consolidadas en contenedores.

6. La pregunta se refiere a la aplicación de una convención que comprenda el transporte por carretera, vgr. el Convenio CMR en el ámbito europeo, ajena, por tanto, a los países iberoamericanos. Por esa razón, la respuesta correspondería a los países que aplican dicho régimen o que tienen soluciones comunes para el transporte terrestre en un ámbito regional. En un plano meramente especulativo, puede pensarse que no debiera existir diferencia entre el sistema de responsabilidad

marítimo y el terrestre, siempre que el sistema uniforme adoptado reúna caracteres comunes relacionados con la obligación de garantía que asume el OTM frente al cargador.

7. Siguiendo la respuesta anterior, un régimen de responsabilidad uniforme podría resultar beneficioso en tanto sería un factor de fortalecimiento de la seguridad jurídica. Algunos autores añaden un factor económico relativo al costo del transporte. Sin embargo, este factor debería tener una justificación precisa.

8. Las diferencias en los sistemas de responsabilidad para cada modo de transporte comprendidos en un contrato “puerta a puerta” generan: a) incertidumbre respecto de las acciones que derivan del daño producido a las mercancías y de las condiciones para salvaguardar el derecho del reclamante; b) diferencias en el monto de reparación (integral o limitada); c) diferencias en la “carga de la prueba”, según el modo de transporte o el lugar donde se produjo el daño; d) la situación de incertidumbre que presenta el reclamo cuando se desconoce el lugar o el origen del daño en la cadena del transporte; e) la posible responsabilidad del transitorio *forwarder* cuando el transporte no ha sido contratado por el cargador. En esta hipótesis debe añadirse el caso de mercaderías de varios cargadores, consolidadas por el mismo transitorio *forwarder* y que se instrumenta en un solo documento de transporte.

9. La posibilidad de acciones directas contra los responsables del daño, cuando se trate de subcontratistas, participa del mismo criterio de solidaridad que se expuso “ut supra” (respuesta 5).

10. Los comentarios al proyecto han sido expresados en las sesiones del Grupo de Trabajo. Me remito a dichas manifestaciones. El aporte científico cumplido por los redactores del Proyecto es muy valioso y significativo. Independientemente del criterio que pareciera más conveniente en cuanto al ámbito de aplicación (se sugiere que se trate de un régimen “puerto a puerto”). El establecimiento de un régimen “particular” de transporte multimodal (con tramo marítimo), no se compadece con la existencia de un régimen general de transporte multimodal. En cambio, se ha avanzado ventajosamente en la elaboración de una regulación uniforme de ciertos aspectos ignorados en regímenes anteriores relacionados con el transporte (ref. documentos electrónicos, parte ejecutante, derecho de control, entre otros).

En general, en el estadio actual de la legislación universal (incluso de los marcos regionales de América Latina) dadas las diferencias entre los sistemas de responsabilidad de los portadores terrestres, incluida la de las terminales, no pareciera ni oportuno ni conveniente extender las soluciones sobre responsabilidad del transportista del Derecho Marítimo a los tramos terrestres de un transporte “puerta a puerta”.

II. Declaraciones y aportaciones adicionales recibidas de organizaciones no gubernamentales en el marco de los preparativos de un proyecto de instrumento

1. Asociación de Transporte Multimodal Internacional (IMMTA)

[Original: inglés]

La IMMTA opina que los regímenes actuales de la responsabilidad en la esfera del transporte están anticuados y que, además de ser fragmentarios, son costosos para sus usuarios, por lo que sería muy de desear que se preparara un régimen más perfecto.

Sería muy conveniente que se adoptara un nuevo enfoque global que establezca un régimen común para todas las modalidades de transporte. Si fuera posible agrupar todas las modalidades de transporte bajo un único régimen global, dicho enfoque sería bien acogido por un gran número de los usuarios y de los proveedores de medios de transporte. La IMMTA opina por ello que dicha meta es digna de ser alcanzada.

Si esto supone un replanteamiento demasiado radical del proceso de modernización en curso de los regímenes de transporte, debe buscarse al menos una solución que dote de cierta coherencia a la operación de transporte de mercancías de puerta a puerta con independencia de la modalidad de transporte que se utilice. Ahora bien, la solución no está en extender el régimen de un convenio marítimo más allá de los puertos de partida y de destino, sino en elaborar un instrumento genuinamente multimodal. Toda otra solución está condenada al fracaso. Por ejemplo, el nuevo régimen deberá tener plenamente en cuenta los intereses particulares del sector ferroviario.

La IMMTA cree firmemente que la preparación de un nuevo régimen para el transporte de puerta a puerta debe hacerse con la participación de representantes de las empresas y usuarios de todas las modalidades de transporte eventualmente afectadas por dicho régimen. Toda labor efectuada sin la plena participación de todos los interesados resultará, sin lugar a duda, en otro instrumento inviable que no solucionará ninguno de los problemas que hacen que la situación actual sea insatisfactoria.

Todo nuevo régimen internacional de la responsabilidad deberá ofrecer ventajas claras frente al marco jurídico actual para imponerse en la práctica. Toda medida que sólo sirva de parche agravará la complejidad de la situación actual sin reportar ningún provecho. Todo nuevo instrumento deberá valerse de términos bien conocidos y de fácil comprensión para los tribunales que hayan de dirimir toda controversia relativa al transporte. Ello significa que se habrán de emplear en la medida de lo posible los términos consagrados en los convenios de transporte actuales. Si se juzga necesario modernizar el lenguaje utilizado en convenios que se aprobaron a comienzos del siglo XX, se habrá de buscar ese lenguaje en los convenios elaborados en la segunda mitad de dicho siglo, así como en el proyecto de ley del transporte por mar de mercancías (*COGSA*) de los Estados Unidos. En todo caso, se habrá de procurar formular el nuevo texto en términos claros e inequívocos.

El actual proyecto de texto se ocupa de materias no abordadas en los convenios existentes, por lo que el Grupo de Trabajo deberá evaluar con suma cautela la oportunidad de introducir ahora esas materias en un nuevo instrumento.

2. Unión Internacional de Seguros Marítimos (IUMI)

[Original: inglés]

La Unión Internacional de Seguros de Transporte (IUMI) fue fundada en 1874. Representa a 53 asociaciones nacionales de aseguradores marítimos procedentes de mercados de todo el mundo. Alrededor de un 80% de las primas del seguro marítimo, cobradas en todo el mundo, por un importe total de unos 10.500 millones de dólares (2001), son percibidas por entidades que son miembros de la IUMI.

En su calidad de organización internacional representativa de las compañías de seguros marítimos tanto de los propietarios de carga como de los porteadores, la IUMI apoya la concertación de un tratado uniforme moderno para el transporte de mercancías por mar que sea justo, equitativo y razonable para todas las partes interesadas.

La IUMI se felicita de la iniciativa de la CNUDMI por promover la causa de la armonización del derecho marítimo internacional y agradece sumamente la contribución del Comité Marítimo Internacional (CMI) a la preparación del proyecto de instrumento.

La IUMI responde complacida a la invitación dirigida por la CNUDMI a los representantes del sector comercial para que participen en la creación de un instrumento moderno, por lo que ha decidido presentar sus observaciones, conforme puede verse a continuación.

Ámbito de aplicación (proyecto de artículo 4.2.1)

La IUMI opina que debe extenderse el régimen del proyecto de instrumento a las remesas expedidas de “puerta a puerta” que supongan un segmento marítimo. Un marco jurídico así de claro reduciría el número de controversias y simplificaría el proceso de cobro de las indemnizaciones, ya que una de las principales dificultades inherentes al marco jurídico actual es la de tener que determinar dónde ocurrió la pérdida o el daño y, subsiguientemente, cuál es el porteador responsable y cuál será el régimen de responsabilidad aplicable. Además, puede resultar difícil identificar al porteador o transportista implicado, mientras que toda cláusula por la que se opte por una jurisdicción extranjera puede suscitar problemas. La solución ideal sería disponer de un régimen uniforme aplicable a toda la operación de transporte, en lugar de un sistema interconectado, aun cuando dicho sistema sea de alcance limitado, ya que todo sistema interconectado puede ser fuente de incertidumbre. Simplificar significaría facilitar el cobro del seguro, reducir trámites y mejorar la determinación de la responsabilidad del porteador. Para que ello sea posible, será preciso obtener el apoyo de las organizaciones representativas de todos los interesados en este comercio, tales como los estibadores, las empresas de terminales de transporte, los transportistas por carretera, las empresas ferroviarias y los gestores de almacén.

Ahora bien, pueden darse conflictos jurisdiccionales en el marco del derecho interno y la aceptación uniforme de los regímenes internacionales es algo que está aún por lograr. Si no cabe obtener un régimen uniforme de la responsabilidad en el marco internacional actual de convenios unimodales aplicables a una única modalidad de transporte, la IUMI desearía que los límites de la responsabilidad para todo daño que no sea posible ubicar en un determinado tramo de la operación se rijan por el convenio internacional imperativamente aplicable cuyos límites sean más elevados.

Partes ejecutantes (proyecto de artículo 1.17)

La IUMI está firmemente a favor de que sea posible presentar una demanda directamente contra un subcontratista y sería partidaria de que se impusiera al porteador contractual y al porteador efectivo una regla de la responsabilidad mancomunada y solidaria que sería igualmente aplicable frente a todo porteador que ejecute algún tramo intermedio o frente a todo transitario que haya subcontratado a otro porteador para ejecutar alguna parte de la operación. La IUMI desea insistir en la importancia a este respecto de que el régimen de la convención sea claro e inequívoco en lo referente a si cabe presentar una demanda judicial frente a todo transitario o porteador de algún segmento intermedio de la operación. En el Convenio CMR, la solución de este extremo se deja al arbitrio de los tribunales de cada país. En el nuevo instrumento se deberá evitar dicha incertidumbre.

Responsabilidad de los porteadores (proyectos de artículo 4, 5 y 6)

La IUMI opina que debería modificarse la atribución actual de los riesgos. La IUMI es favorable a que se elimine la excepción basada en el error de navegación o de gestión. No se dispone de información estadística para evaluar la reducción que dicha excepción supone a los riesgos de los aseguradores de la carga, pero las compañías de seguro estiman que la reducción de dicho riesgo no sobrepasaría de un 4%.

La IUMI opina que debería suprimirse la exoneración por concepto de incendio. No se dispone de información estadística para evaluar la reducción del riesgo asegurado que ello supondrá para los aseguradores de la carga, pero se estima que esa reducción no sobrepasaría de un 2%.

La IUMI está igualmente en favor de extender la obligación de navegabilidad del buque al recorrido total por mar de la operación de transporte. No se dispone de información estadística para evaluar la reducción correspondiente del riesgo asumido por los aseguradores de la carga, pero se estima que sería inferior al 1%.

Artículo 6.1.4 del proyecto de instrumento

La IUMI es favorable a que se mantenga el actual régimen de responsabilidad del porteador por la totalidad de la pérdida, salvo en la medida en que el porteador pueda probar que dicha pérdida es imputable a algún hecho del que él no sea responsable. Es inadecuado requerir que el reclamante del pago comparta la carga de la prueba con el porteador respecto de la determinación de la causa de la pérdida. Ya que ese régimen supone que el propietario de la carga dispone de igual facilidad de acceso que el porteador a la información relativa a las condiciones del viaje y de

manipulación de la carga durante la operación. Es evidente que ello no es cierto. La IUMI ha estimado que el riesgo asumido por los aseguradores de la carga se elevaría en más de un 10%, si se aplicara una distribución por partes iguales de los riesgos de pérdida.

Contratos combinados de transporte y tránsito (proyecto de artículo 4.3)

La IUMI es firmemente contraria a la posibilidad de que el porteador pueda sustraerse por vía contractual al régimen de la responsabilidad que le sea aplicable, asumiendo la mera condición de agente o mandatario.

No debe permitirse que el porteador altere su condición, en el curso del viaje, de actor principal de la operación a la de simple agente o mandatario. En la práctica, resultaría sumamente difícil, si no imposible, determinar, para cada etapa del viaje, cuál era el rango o la condición en la que el porteador estaba actuando. Permitir que un porteador actúe en calidad tanto de agente como de principal en el curso de una sola operación alentaría la creación de barreras jurídicas estratégicas y el recurso a prácticas destinadas principalmente a eludir la responsabilidad para reducir gastos.

En su formulación actual, dicha disposición requiere que haya “acuerdo explícito” lo que, en muchas jurisdicciones puede requerir únicamente una cláusula impresa por adelantado en un formulario. No debe permitirse que el porteador reduzca su función en la operación a la de un mero agente a fin de sustraerse a su responsabilidad mediante el simple recurso a una cláusula impresa en el formulario utilizado para extender el documento de transporte.

En el comercio por líneas marítimas regulares, el propietario de la carga no ejerce control o supervisión alguna sobre la subcontratación de servicios por el porteador, por lo que tener que presentar una demanda ante un tribunal extranjero a raíz de una larga y costosa investigación de la causa de la pérdida pudiera desalentar la presentación de una demanda por daños plenamente admisible.

Notificación de la pérdida (proyecto de artículo 6.9)

El plazo de tres días sugerido no es adecuado, ya que en la mayoría de los casos resultaría imposible de cumplir. Dicho plazo de notificación fue fijado hace un siglo en una época en la que la carga transportada era menos compleja, los daños más evidentes y la manipulación de la carga en el punto de destino estaba mucho menos automatizada.

La IUMI opina que un plazo de seis días resultaría razonable para todo tipo de remesas, con independencia de si se transportan de puerto a puerto o de puerta a puerta, ya que daría una oportunidad razonable al consignatario para inspeccionar las mercancías. El volumen transportado ha aumentado, por lo que se ha impuesto al consignatario requisitos más severos en materia de seguridad, inspección y denuncia oportuna tras la entrega. En algunos casos, ello permitirá identificar más pronto los daños, pero cabe que otras prioridades demoren la notificación de los daños al porteador, como pudiera ser la utilización de un sistema de gestión de existencias automatizado y el método a seguir para los ensayos de seguridad de alimentos.

Plazo para la demanda (proyecto de artículo 14.1)

Este plazo es sumamente importante para los aseguradores de la carga, ya que su brevedad, de sólo un año, hace que se presenten demandas innecesarias por temor de que prescriba el derecho a presentarlas.

Si bien no es posible evaluar exactamente las costas procesales o los gastos de personal innecesarios que ello ocasiona, las costas procesales pueden superar el 10% de las sumas demandadas por concepto de daños. Cabría reducir notablemente dichas costas si se prolonga el plazo de prescripción de la demanda. La IUMI opina que dicho plazo debería ser de dos años, que es el plazo ya adoptado en diversos instrumentos como las Reglas de Hamburgo, el Convenio de Budapest, aprobado en el año 2000, relativo al transporte de mercancías por vías de navegación interior y el Convenio de Montreal de 1999.

De no prolongarse dicho plazo, debería paralizarse el transcurso del plazo durante el tiempo que reclame el porteador para considerar los méritos de la reclamación que le haya sido presentada. El consignatario está obligado a dar el preaviso al porteador dentro de un breve plazo a raíz de la entrega. El porteador gozará de un derecho a inspeccionar la carga en ese momento. A raíz de dichos trámites suele ser fácil averiguar si va a presentarse una demanda. Los propietarios de la carga están obligados a demostrar, en el momento de presentar una demanda por daños, que han hecho lo posible por recuperar o salvar el valor de las mercancías siniestradas, lo que puede llevar cierto tiempo, especialmente si se ha de recurrir a algún proceso industrial o pericial. Se suele recomendar que el mejor método es mantener al porteador informado a lo largo de dicho proceso (por ejemplo invitándole a volver a inspeccionar las mercancías o a hacer observaciones sobre el procedimiento seguido). Además, se necesita tiempo para obtener del porteador información, si es que se obtiene, y dicho tiempo no debería correr a expensas del plazo otorgado al propietario de la carga. La investigación de la causa puede ser también lenta, particularmente en aquellos países en los que las autoridades portuarias o marítimas y/o los propios tribunales investigan los siniestros y dejan transcurrir cierto tiempo antes de dar a conocer su dictamen.

Es además indispensable obtener ciertas prórrogas de la autoridad competente y en nombre del interesado que proceda. Esto puede plantear un problema jurídico difícil de desentrañar para el que tal vez haya de obtenerse asesoramiento letrado o pericial y puede requerir una investigación prolongada para determinar quién podrá presentar una demanda en virtud del contrato de transporte y contra quién deberá dirigirse la demanda.

No cabe señalar ventaja alguna en mantener el mencionado plazo de un año, ya que no ahorra gastos al porteador y puede imponer un límite de tiempo excesivamente breve al propietario de la carga que haya de presentar una demanda sumamente compleja. Además, el actual sistema puede resultar injusto al favorecer al porteador que demora indebidamente su tramitación de la reclamación que le haya sido presentada.

Límites de la autonomía contractual y ámbito de aplicación (proyectos de artículo 3 y 17)

Es evidente que permitir que las partes estipulen que el régimen del nuevo instrumento no será aplicable a su contrato redundaría en perjuicio de la uniformidad del nuevo régimen. Por ello, la IUMI opina que debería limitarse la autonomía contractual de las partes al respecto.

No debe permitirse que las partes excluyan por vía contractual la aplicación del régimen del futuro convenio. Con arreglo a las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby, las partes podrán excluir por vía contractual la aplicación de dichos convenios en acuerdos especiales, respecto de recibos no negociables, y cuando el objeto del acuerdo justifique algún régimen especial y no se trate de “un envío comercial ordinario”, efectuado en “el curso normal del negocio”. Estimamos que debe seguirse este mismo criterio en el régimen del nuevo instrumento.

Además, toda estipulación contractual por la que las partes excluyan el régimen del nuevo instrumento no debe ser vinculante para ningún tercero interesado en la operación de transporte.

Ahora bien, las reglas aplicables a la póliza de fletamento, al fletamento por compartimentos o espacio y al transporte de animales vivos no deben ser, en principio, de índole imperativa.

Foro

Ciertos miembros de la IUMI han expresado su inquietud respecto de la posibilidad de seleccionar el foro competente para la solución de controversias por la vía judicial o arbitral. La IUMI insta a que se adopte el mismo lenguaje que en las Reglas de Hamburgo, que permiten que el demandante seleccione el foro de entre una lista de opciones en donde figura el lugar de partida de las mercancías y su lugar de entrega. No debe permitirse que el porteador contractual y el cargador seleccionen de común acuerdo un foro e impongan dicho foro a un consignatario que no haya prestado su acuerdo.

Anexo**CUESTIONARIO**

1. ¿Consideraría útil que un único régimen de la responsabilidad fuera aplicable a todo transporte de puerta a puerta que comprendiera un tramo marítimo?
2. En caso afirmativo, ¿por qué?
3. ¿Debería regir un mismo derecho todo el transporte de mercancías, tanto sus tramos terrestres como marítimos?
4. ¿Deberían estar sujetos al mismo régimen de la responsabilidad que el porteador marítimo todos los participantes en el transporte de cargamento de puerta a puerta, incluidos los estibadores, las empresas de terminales de transportes, las empresas de transporte por camión, las sociedades ferroviarias, los almacenes y otros?
5. ¿Deberían los participantes en un transporte de puerta a puerta, tales como los estibadores, los empresarios de terminales de transporte, las empresas de transporte por camión, las sociedades ferroviarias, los almacenes y otros, estar sujetos a las reclamaciones directas por parte de los propietarios del cargamento o de sus aseguradores en virtud de un régimen único multimodal por los daños causados por un determinado participante?
6. En el caso de los convenios existentes que se aplican al transporte terrestre, como el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), ¿deberían esos convenios seguir rigiendo la responsabilidad del porteador terrestre cuando éste efectuara un transporte terrestre y marítimo a la vez, o podría el porteador terrestre, en ciertas circunstancias, estar sujeto al mismo régimen de responsabilidad que los porteadores marítimos?
7. ¿Qué posibles ventajas ve usted en la aplicación de un régimen uniforme de responsabilidad al transporte terrestre y marítimo en el transporte multimodal?
8. ¿Qué problemas comunes se experimentan actualmente a raíz del sistema de regímenes de responsabilidad para el transporte de mercancías de puerta a puerta?
9. ¿Considera usted que sería ventajoso para la industria dar a los propietarios o aseguradores del cargamento la oportunidad de presentar reclamaciones directamente contra el subcontratista del porteador que haya expedido el conocimiento de embarque por los daños o pérdidas que se hayan producido estando las mercancías bajo la custodia del subcontratista?
10. Aproveche la oportunidad para indicar cualquier otro comentario u observación que desee hacer respecto del instrumento de la CNUDMI en su forma actual.