

**Circular**

R.EMP. -F-13/08  
17.10.08

## **INFORME SOBRE LAS REUNIONES DE FIATA**

### **VANCOUVER, SEPTIEMBRE 2008**

La Federación Internacional de Transitarios –FIATA- celebró el Congreso anual en Vancouver (Canadá), del 23 al 26 de septiembre de 2008, en colaboración con la Asociación Canadiense de Transitarios –CIIFA-, al que han concurrido 800 participantes de 83 países.

Por parte de la Federación Española de Transitarios asistió el Secretario-General y Asesor Jurídico, Manuel M. Vicens Matas, quien emite el siguiente informe.

#### **I**

### **CONSIDERACIÓN GENERAL**

He notado una cierta preocupación, tanto a nivel de la FIATA como de algunas Organizaciones nacionales que la componen, respecto a la aplicación de la normativa “anti-trust” por parte de algunos Estados. A mi juicio, convendrá hacer alguna reflexión sobre el particular, con todo y que el sector transitario español nunca ha sido especialmente proclive a prácticas anticompetitivas, sino que, muy al contrario, ha luchado por la apertura de todos los mercados de transporte en los que la presencia de la actividad transitaria tiene un papel relevante.

#### **II**

### **ABLM – ADVISORY BODY LEGAL MATTERS.**

#### **Cuerpo Consultivo de Cuestiones Jurídicas.**

#### **1.- Proyecto de Convenio sobre el transporte total o parcialmente marítimo de mercancías.**

La cuestión más importante objeto de la reunión del ABLM fue dar cuenta de la aprobación por la UNCITRAL el pasado 3 de julio, de un proyecto de convenio internacional sobre el transporte marítimo y multimodal, que se denomina “Proyecto de Convenio sobre el transporte total o parcialmente marítimo de mercancías”.

Está previsto que dicho Proyecto de Convenio sea presentado a la aprobación de la Asamblea General durante el próximo mes de marzo de 2009 y que posteriormente se celebre en Rotterdam, en el mes de mayo siguiente, el acto formal de firma del mencionado Convenio, que por dicha razón podría conocerse bajo la denominación de “Reglas de Rotterdam”, siguiendo lo que ya es una tradición en Derecho marítimo.

La firma del Convenio, sin embargo, aunque es un requisito necesario para su entrada en vigor, no es una condición suficiente. Para ello se precisa que lo ratifiquen, acepten, aprueben o se adhieran al mismo 20 Estados, ya sea en el mismo acto de la firma, ya posteriormente; y para cada Estado que llegue a ser “Estado contratante del Convenio” después de la fecha en que se haya depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año a partir de la fecha en que hubiera sido depositado el pertinente Instrumento en nombre de ese Estado. Como es obvio, los Estados que lleguen a ser parte contratante del Convenio tendrán que denunciar, si fuesen parte en ellos, los anteriores Convenios que regulan el transporte marítimo internacional, a saber: el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, modificado por los Protocolos de 23 de febrero de 1968 y 21 de diciembre de 1979, y el Convenio de las Naciones Unidas sobre transporte marítimo de mercancías, firmado en Hamburgo el 31 de marzo de 1978.

Las novedades más relevantes que presenta dicho Proyecto de Convenio con respecto a los anteriores, son las siguientes:

a) Cubrir el transporte puerta a puerta, de manera que sus disposiciones alcanzarán también a los transportes precedentes y subsiguientes al transporte por mar. En este sentido, pues, y como se desprende del título del Proyecto, se tratará de un Convenio sobre transporte multimodal.

Esta característica, no obstante, acaba con la posibilidad que representaba el Convenio sobre transporte multimodal internacional, firmado en Ginebra el 24 de mayo de 1980 --que no ha llegado a entrar en vigor por falta de las ratificaciones o adhesiones requeridas para ello (las de 30 Estados)-- de llevar a un solo texto o cuerpo normativo la totalidad del transporte multimodal cualesquiera que sean los modos de transporte a través de los cuales se lleve a cabo.

b) Incrementar el límite de la responsabilidad del porteador con respecto a la establecida en los anteriores Convenios, que queda fijada en 875 derechos de giro por bulto u otra unidad de carga, o en 3 derechos de giro por kilogramo de peso bruto, si esta última cantidad es mayor. En caso de retraso, sin embargo, la responsabilidad es la misma que señalan las Reglas de Hamburgo: 2,5 veces el flete que se deba por el transporte de las mercancías retrasadas.

c) Los anteriores límites son también aplicables a las fases terrestres o aéreas anteriores y posteriores al transporte marítimo propiamente dicho, cuando no se pueda demostrar que la pérdida o el daño de las mercancías han ocurrido en dichas fases. En cambio, si dicha prueba se realiza y se comprueba que la pérdida o el daño se han producido antes de ser cargadas las mercancías a bordo del buque o después de ser descargadas, regirán los límites de responsabilidad que resulten del Instrumento o Convenio internacional que se habría aplicado en el caso de que el cargador hubiese celebrado un contrato separado directamente aplicable al segmento del transporte donde hubiese ocurrido la pérdida o el daño de las mercancías, o el hecho o la circunstancia causante del retraso en su entrega.

Hay que notar que el Proyecto de Convenio no habla de la eventual aplicación en este caso de una Ley nacional que, en defecto de un Convenio o Instrumento internacional, pudiera limitar también la responsabilidad de los portadores no marítimos, como se hacía en anteriores versiones del texto del Proyecto, razón por la cual hay que concluir que la aplicación de una Ley nacional ha quedado intencionalmente descartada por motivos de seguridad jurídica internacional.

d) Reconocer el derecho de retención de las mercancías que pueda corresponder al porteador o a quien se subroga en sus derechos y obligaciones --las llamadas “partes ejecutantes” según el Convenio-- para garantizar el pago de las sumas que les sean debidas --parece que todas-- a tenor del contrato de transporte o de la Ley aplicable. Con lo cual, parece que en los contratos de transporte que se celebren al amparo del Convenio podrá pactarse con una cierta amplitud el derecho de retención.

e) El texto del Proyecto de Convenio refuerza nuestra tesis defendida en todos los foros en que participamos de que los consignatarios de buques han de considerarse incluidos en la cadena de transporte, al expresar que “por parte ejecutante del transporte total o parcialmente marítimo se entenderá la persona, distinta del porteador, que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador previstas en el contrato de transporte respecto a la recepción, la carga, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control”.

f) Por otra parte, el Proyecto de Convenio excluye de su ámbito de aplicación a quienes no actúen, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control, al especificar que el término “parte ejecutante”, no incluye a persona alguna que sea, directa o indirectamente, contratada por el cargador, por el cargador documentario, por el consignador o cargador efectivo, por la parte controladora o por el destinatario, en lugar de por el porteador. Lo que apoya la singularidad y especificidad de la actividad de los transitarios, como diferente de la de los transportistas.

g) Dar entrada, de forma definitiva, a los documentos electrónicos de transporte, incluso los negociables.

## 2.- Otras cuestiones.

El ABLM trató sobre los miembros que han de componerlo, habida cuenta que según los nuevos Estatutos de FIATA sólo pueden ser hasta un máximo de 14. Entre estos miembros se ratificó la presencia del representante de FETEIA – OLT en FIATA, D. Manuel M. Vicens, Secretario General y Asesor Jurídico de la Federación.

Asimismo, se presentó una nueva edición del FIATA “Legal Handbook on Freight Forwarding”, basado principalmente en las prácticas anglosajonas sobre el forwarding y se pusieron sobre la mesa las incidencias de un “caselaw”, en el que se desplazó la competencia a los Tribunales de USA con todo y que de acuerdo con el contrato de transporte y el domicilio del demandado la competencia correspondía a los Tribunales de Singapur. Precisamente para evitar casos como el mencionado, se está estudiando desde hace ya algún tiempo, en concreto desde el Congreso de Bilbao, la introducción de una modificación en las Condiciones Generales de Contratación de FETEIA-OLT relativa a la sumisión a la competencia de Tribunales extranjeros que figura en algunos conocimientos de embarque.

### **III**

## **MULTIMODAL TRANSPORT INSTITUTE (MTI)**

### **Instituto de Transporte Multimodal.**

#### **1.- Transporte por carretera.-**

##### **a) Régimen TIR.-**

El representante del IRU informa que en la actualidad son partes del Convenio TIR 68 Estados, de los cuales 56 son los que utilizan el régimen normalmente, estando en proceso de negociación para adherirse al sistema India, China, Pakistán, Egipto, Libia, Omán, Arabia Saudita, Yemen y Tailandia, y en proceso de admisión Bosnia-Herzegovina y Emirados Árabes Unidos.

Asimismo, el representante del IRU destacó que en lo que concierne al tacógrafo digital diversos países miembros del “Acuerdo Europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera” (AETR), no miembros de la Unión Europea, en concreto los surgidos de la desaparición de la antigua Unión Soviética y Turquía, han propuesto reconsiderar las obligaciones relativas a este instrumento de control, singularmente para resolver ciertos problemas técnicos asociados a su utilización, interesando que la obligación de incorporar el tacógrafo se posponga a la fecha prevista del mes de junio del 2010, para los citados países no miembros de la Unión Europea.

##### **b) Peso y dimensiones de los vehículos.-**

En lo que concierne al peso y dimensiones de las unidades de carga, se destacó que, además de las medidas armonizadoras que resultan de la Directiva 96/53/CE, relativas al peso y dimensiones de los vehículos, sería muy conveniente armonizar también otros aspectos ligados al transporte, como por ejemplo los relativos a los equipos de carga y descarga, con la finalidad de mejorar la intermodalidad y el desarrollo del transporte por carretera. Además, sobre esta misma cuestión la FIATA y el CLECAT apoyan la implementación de la medida, incluida como uno de los aspectos modulares el Plan de Acción Logística para el transporte de mercancías elaborado por la UE, de que las dimensiones de los vehículos puedan alcanzar los 25,25 metros, para así aumentar su volumen y capacidad de carga. Igualmente, dentro de este mismo capítulo, la posición de la FIATA y el CLECAT es que los contenedores de 45 pies sean admitidos en todos los modos de transporte dentro de la Unión Europea.

##### **c) Seguridad en el transporte por carretera.-**

Sobre la seguridad en el transporte por carretera se destacó que en determinados países de la Unión Europea, como Alemania, Francia, Austria y España, existe una verdadera insuficiencia de áreas de aparcamiento seguras, las cuales se han de caracterizar por ofrecer un adecuado perímetro de protección, con accesos controlados para vehículos y peatones, y medidas apropiadas de vigilancia, además de las correspondientes señalizaciones y alumbrado; añadiéndose que la Comisión Europea está elaborando un proyecto para identificar las zonas de aparcamiento seguras que existen en los Estados miembros.

#### d) Infraestructuras de transporte.-

Por lo que hace a las infraestructuras de transporte, se dio cuenta que el pasado 8 de julio la Comisión de la UE ha aprobado una propuesta para modificar la Directiva 1999/62 y así permitir que dentro de los peajes de las infraestructuras se incorporen los costes debidos a congestión, polución y ruido, para luego reinvertirlos en ellas. De todas maneras, para alcanzar este objetivo será preciso disponer de sistemas electrónicos interoperables que repercutan los indicados costes según los diferentes tipos de vehículos y cargas, para lo cual los Estados miembros podrían acelerar la implementación de la Directiva 2004/52.

#### e) Otras cuestiones.-

Finalmente se indicó que la FIATA ha invitado a Bulgaria y Turquía para que reconsideren su posición respecto a la introducción en junio de 2008 de cuotas de tránsito entre ambos países y otras medidas de efectos restrictivos equivalentes para el mercado del transporte internacional por carretera entre los expresados países, que debería encontrarse liberalizado por ser Bulgaria miembro de la Unión Europea y tener el Estado turco un tratado con dicha Unión; máxime teniendo en cuenta que tales restricciones y limitaciones afectan a los restantes países de la BSEC (The Black Sea Economic Cooperation). También en este capítulo se informó respecto a los problemas de tránsito terrestre entre Irán y Turquía debido a que las autoridades pretenden cobrar por servicios de escolta, incluso cuando se trata de transporte de mercancías de muy poco valor, así como de los que existen con las aduanas rusas fronterizas con Turquía y que pueden suponer demoras para los vehículos de hasta 2 y 3 semanas.

### **2.- Transporte por ferrocarril.-**

#### a) Cláusulas de calidad.-

Se comienza destacando que no todos los ferrocarriles aceptan cláusulas de calidad, y que en algunos casos los clientes tienen la impresión de que la inclusión de dichas cláusulas en los contratos puede acarrear un aumento en el precio del transporte. Además, los clientes entienden que la información sobre la situación de los vagones ("tracking and tracing") es un mínimo indispensable de calidad que no puede dar lugar a cargos adicionales sobre el precio; subrayándose que algunos operadores privados aceptan dichas cláusulas como condiciones técnicas de los contratos y que las cláusulas de calidad suelen ser generalmente admitidas en las operaciones de transporte combinado o en los trenes completos monocliente utilizados por los fabricantes de automóviles.

Teniendo en cuenta lo anterior, uno de los acuerdos tomados por el Comité FIAT/UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles) fue dirigirse directamente a los ferrocarriles que rechazasen esta clase de acuerdos con la finalidad de conseguir su plena aceptación en toda clase de contratos.

En definitiva, se trata de conseguir, incluso con el apoyo de la Comisión Europea, que:

- los transportistas ferroviarios se encuentren obligados a aceptar e incluir en los contratos de transporte cláusulas de calidad sin ningún coste adicional;

- dichos transportistas suministren información completa ("tracking and tracing") sobre la situación de los vagones; y
- se establezcan penalizaciones mínimas en el caso de no aceptarse ese tipo de cláusulas.

Y en esta dirección, se puso de relieve que la UIC se ha propuesto mejorar las operaciones con vagones completos en seis países europeos, concretamente en Francia, Bélgica, Holanda, Alemania, Austria y Suecia, para incrementar la calidad de los servicios, incluida la localización de los vagones, elaborando el efecto un proyecto que comenzará a implementarse durante el presente año 2008 para finalizar en el 2009, todo ello teniendo en cuenta que el transporte de vagones completos representa todavía aproximadamente el 50% del mercado europeo de transporte por ferrocarril.

#### b) Contratos de servicios.-

En lo que concierne a los contratos de servicios se puso de relieve que la FIATA en colaboración con la UIC ha elaborado una guía o documento indicativo en el que constan los derechos y obligaciones de las partes, el cual será presentado en el curso del presente año.

#### c) Objetivos del grupo de trabajo FIATA-UIC.-

Los objetivos del mencionado grupo de trabajo se centran básicamente en la mejora de los servicios de transporte por ferrocarril y entre ellos, por lo que hace a los transitarios, destacan el conseguir que la recogida y entrega de las mercancías se haga sin retrasos, y que se pueda disponer de un sistema de penalizaciones equitativo para ambas partes.

#### d) Otras cuestiones.-

Finalmente, se cursó a los reunidos una invitación para inscribirse en un seminario que sobre el mercado de transporte por ferrocarril y sus posibilidades entre la Europa central y el sudeste, que tendrá lugar en Praga los días 30 y 31 de octubre, entregándose el correspondiente programa que se adjunta al presente informe.

### **3.- Transporte marítimo.-**

#### a) Seguridad.-

Los contactos entre los Estados Unidos y la Unión Europea en orden al mutuo reconocimiento del estatuto de operador económico seguro, el OEA europeo y el C-TPAT de USA (Customs-Trade Partnership against Terrorism) van moviéndose en una dirección positiva de manera que se espera alcanzar el mutuo reconocimiento de ambas figuras durante el próximo año 2009, habida cuenta que se basan en estándares casi idénticos.

Respecto a la posibilidad de que una entidad situada fuera de USA pueda obtener la autorización C-TPAT, hay que indicar que ello sólo es posible de momento si se encuentra fuertemente vinculada con una entidad americana que a su vez posea la mencionada autorización.

Por lo que hace al programa de seguridad “US 10+2 Regulation” que, como se sabe, es una normativa que obliga a suministrar a la CBP (“Secure Freight Initiate Office”) determinados datos como mínimo con 24 horas de antelación a la carga de las mercancías a bordo de los buques en los puertos de embarque, se señaló que la responsabilidad por la exactitud y corrección de los datos recibidos del embarcador se exigiría a los importadores, sin trasladarla a los transitarios situados en el lugar de origen de la transmisión; añadiéndose que los datos suministrados en ningún caso podrán ser hechos públicos y sólo deberán ser utilizados a los fines de la regulación de que se trata.

Finalmente, en cuanto al escaneo de contenedores, quedó claro que hacerlo en un 100 por 100 resulta antieconómico debido a los gastos de gestión y a los derivados de la congestión que se origina, concluyéndose que lo más apropiado sería recurrir a un sistema basado en el análisis del riesgo, como se hace en el ámbito aduanero. En cualquier caso, se trata de una medida de carácter político contra la que el principio de reciprocidad podría jugar un papel importante. Además, habría que tener en cuenta que los contenedores ya escaneados en Europa no deberían volverlo a ser en USA, lo que por supuesto no excluye otros posibles controles distintos de los propios de la seguridad.

#### b) NVOCC’S

Parece que después de las elecciones y de la consiguiente renovación en los miembros de la Federal Maritime Commission (FMC) podría limitarse de alguna manera la obligatoriedad de publicar las tarifas impuesta a los NVOCC’S y a los VOCC’S, aunque esta posibilidad no tiene todavía el apoyo de la mayoría de los integrantes actuales de dicha Comisión, con todo y que va ganando terreno la idea de que el Gobierno no debería inmiscuirse en como se organizan los negocios privados como son los de los NVOCC’S y los VOCC’S.

#### c) Revisión INCOTERMS 2000.

La Cámara de Comercio Internacional (CCI) ha decidido iniciar la revisión de los INCOTERMS 2000. Obviamente, se tratará de una revisión “ligera” cuyo objeto principal consistirá en delimitar sobre quien, entre vendedor o comprador, han de recaer los gastos de seguridad en función de los diferentes términos comerciales.

#### d) Entrega de mercancías sin presentar el original del conocimiento de embarque B/L.

Esta cuestión fue discutida en el seno de la Comisión Legal y de Prácticas Comerciales de la CCI, habiéndose acordado elaborar una “propuesta de compromiso” atendidas las diferentes posiciones mantenidas al respecto.

En todo caso, la naturaleza y el valor de las mercancías objeto de un B/L negociable es algo que indiscutiblemente deberá ser tenido en cuenta.

e) Cuestiones varias.

Se informó sobre la aprobación por el UNCITRAL, el pasado 3 de julio, del Proyecto de Convenio Internacional sobre el transporte total o parcialmente marítimo de mercancías, al que ya se ha hecho cumplida referencia en el apartado correspondiente al ABLM.

También se dio cuenta de que no hay ninguna evolución en la regulación china sobre los NVOCC'S.

## IV

### **ADVISORY BODY VOCATIONAL TRAINING**

#### **Formación Profesional**

Se informa que por el “Extended Board” (Consejo Directivo) de la FIATA se ha aprobado la revisión de los “FIATA Minimum Standards” (FAST) para obtener los diplomas de FIATA en formación. Dicha revisión se ha llevado a cabo para recoger los cambios tecnológicos y las exigencias y requerimientos de las empresas, con inclusión, además, de materias relativas al transporte multimodal y a la seguridad. En concreto, el programa consta de las siguientes materias: asignación de proyecto; gerencia de la cadena de suministros; gerencia de transporte internacional; gerencia de transporte multimodal; compras globales; gerencia del mercado global; gerencia financiera; gerencia contractual; gerencia de producción y de operaciones; y, seguridad.

Asimismo, también se está estudiando la revisión de las reglas y procedimientos para la validación o revalidación de los cursos y materiales de formación de las Asociaciones miembros que se someten a dicho trámite con el objeto de que por la FIATA se puedan expedir los correspondientes diplomas. En concreto, sobre este particular, se indica que se han validado o revalidado hasta el 20 de septiembre de 2008 los programas y materiales de 50 Asociaciones miembros que representan a 44 países y que desde 1 de junio de 1996 hasta la fecha antes indicada se han librado 5.378 diplomas, ostentando el ránking con 280 diplomas la República Popular de China.

También se da cuenta a los asistentes de las iniciativas “Train-the Trainer” (formación de formadores) que se han desarrollado en algunos países como por ejemplo en Ucrania, en el que se pusieron de acuerdo para llevarlas a cabo las dos Asociaciones existentes en dicho país, así como también en la República Popular China y en Egipto.

En el apartado correspondiente al premio al Joven Transitario del año 2008, se da cuenta de que el vencedor ha sido Mr. Bagus Prasetyo, de Indonesia (Región Asia Pacífico).

Por último, el Presidente de la Fundación de FIATA para la formación profesional (FIATA “Foundation Vocational Training”), hizo un resumen de las actividades que la misma ha venido realizando desde el último Congreso, especialmente en lo que se refiere a la organización de cursos de formación de formadores en las regiones menos favorecidas y que tanta importancia tienen para el desarrollo en ellas de la actividad de transitario; aprovechando la ocasión para recordar que las actividades de la Fundación sólo pueden tener lugar gracias a las ayudas que se vienen recibiendo de diferentes Asociaciones miembros y empresas donantes, animando a los asistentes a que contribuyan con sus aportaciones a las tareas que viene realizando la Fundación.



V  
**CUSTOMS AFFAIRS INSTITUTE (CAI)**

**Instituto de Cuestiones Aduaneras**

Se destaca principalmente el papel que ha representado la FIATA en el seno del “Private Sector Consultative Group” (PSCG), que es un órgano consultivo de la “World Customs Organisation” (Organización Mundial de Aduanas) WCO, compuesto por 13 Asociaciones, entre ellas la FIATA y la Cámara de Comercio Internacional, y un grupo de empresas multinacionales relacionadas con el comercio internacional como Boeing, BP, Microsoft, Nissan, Phillips International, entre otras.

El Grupo de que se trata tiene por delante un amplio campo de actuación, especialmente en materia de estandarización, facilitación aduanera y aumento de la seguridad en la cadena de suministros. En este sentido ha hecho aportaciones a la WCO con respecto a la protección de los derechos de propiedad intelectual e industrial y a las cargas que pueden suponer para los transportistas la inmovilización y destrucción de mercancías cuando se infringen tales derechos; y, sobre las simplificaciones documentales que será preciso ir introduciendo por las diferentes Administraciones aduaneras y las de otros sectores relacionados con el tráfico internacional para llegar a la “ventanilla única”, entre otras varias materias.

En cualquier caso, se señalan como objetivos del CAI a cumplir en la presente etapa intensificar los contactos con las agencias internacionales que se cuidan de las materias relacionadas con la “bioseguridad”; crear los mecanismos necesarios para hacer llegar a las Asociaciones miembros el impacto que tienen los trabajos del Instituto en el seno de la WCO; y, mejorar, en la medida de lo posible, los contactos con el CLECAT, singularmente en la presente etapa en que se está implementando una sustancial modificación de las regulaciones aduaneras en el seno de la Unión Europea.

Y en relación con este último aspecto, el Director General del CLECAT, presente en la reunión, dio cuenta del estado de situación de los trabajos que lleva a cabo el “Customs Code Comité” para desarrollar los mecanismos de aplicación del denominado “Código Aduanero Modernizado”, especialmente por lo que hace a las condiciones para obtener la acreditación como OEA y como representante/declarante de aduanas. En punto a las condiciones de los OEA, se indica que por el momento todavía se aplican de manera diferente en los diversos países de la Unión Europea y que hasta el presente aún no está claro si entre los beneficios que habrá de reportar dicha figura, aparte de los que se encuentran ya expresamente previstos por la normativa que la regula, se encontrará o no la dispensa de garantías.

- - -

Barcelona, octubre de 2008.

Manuel M. Vicens  
Secretario General y Asesor Jurídico FETEIA-OLT