

RÉGIMEN JURÍDICO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS: PROBLEMÁTICA ACTUAL*

Carlos Morales Morillas**
Universidad de La Laguna

RESUMEN

Análisis y estudio de la problemática actual que plantea la aplicación práctica del régimen jurídico del transporte multimodal internacional de mercancías, habida cuenta que —a día de hoy— no existe una normativa uniforme, autónoma e independiente, capaz de regular esta específica modalidad de traslado plural, a pesar de los intentos unificadores llevados a cabo por el Convenio de Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, hecho en Ginebra el 24 de mayo de 1980.

PALABRAS CLAVE: transporte multimodal internacional de mercancías, contrato de transporte multimodal, modalidades de transporte, operadores de transporte multimodal, régimen de responsabilidad.

ABSTRACT

Analysis and problematic study of the present one that the practical application of the legal regime of international multimodal transport of goods raises, been account that —to day of today— a normative uniform and independent, does not exist able to regulate this specific modality of plural transfer; in spite of the carried out unifying attempts by the Agreement of Nations United on international multimodal transport of merchandise, fact in Geneva the 24 of May of 1980.

KEY WORDS: international multimodal transport of goods, multimodal transport contract, transport modalities, multimodal transport operators, responsibility regime.

1. INTRODUCCIÓN

El transporte multimodal ha alcanzado un enorme desarrollo en nuestros días debido, principalmente, al denominado fenómeno de la «contenerización»¹, esto es, la utilización del contenedor como instrumento para transportar las mercancías, si bien no puede decirse que su uso sea exclusivo de aquél.

Consciente de la enorme trascendencia que el uso del contenedor tiene en el fenómeno de la multimodalidad del transporte, la Comunidad Europea, por



medio de la Directiva 79/5/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 19 de diciembre de 1978, por la que se modifica la Directiva 75/130/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 17 de febrero de 1975, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes de mercancías combinados ferrocarril-carretera entre Estados Miembros, comienza por introducir, con carácter experimental, el uso, como medio de transporte, del contenedor de «20 pies o más», en el transporte de mercancías combinado ferrocarril-carretera, haciéndolo con carácter permanente a través de su Directiva 82/3/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 21 de diciembre de 1981, por la que se modifica la aludida Directiva 75/130/CEE.

La progresiva implantación del transporte multimodal, cuyo objetivo último es la utilización eficiente del sistema de transporte para poder ofrecer así un mejor servicio «puerta a puerta», orientado a las necesidades del cliente, favoreciendo con ello la innovación y competencia entre los operadores de transporte, reclama una regulación jurídica capaz de dar respuesta a los numerosos problemas que su régimen jurídico plantea. Salvo los Países Bajos, el resto de países no cuentan con una normativa clara que afronte, suficientemente, dicha problemática.

Dado que el transporte multimodal es esencialmente un fenómeno de naturaleza internacional, se hace necesario adoptar una regulación jurídica del transporte multimodal internacional de mercancías a través de un Convenio que, de forma autónoma e independiente, regule, de manera uniforme, esta específica modalidad de traslado.

El Convenio de Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, hecho en Ginebra el 24 de mayo de 1980, pretende satisfacer dicha necesidad pero, a pesar de sus intentos unificadores del Derecho del transporte internacional, no es bien acogido por los operadores de transporte tanto aéreos como marítimos, debido al especial marco económico-jurídico en el que desarrollan su actividad.

Hasta la entrada en vigor del Convenio de Ginebra de 1980², la Comisión de Transporte Marítimo de las Naciones Unidas para el comercio y el desarrollo

* El autor advierte que el presente texto constituye la síntesis de un trabajo de investigación que ha sido considerablemente reducido para su publicación en los *Anales* de la Facultad de Derecho de la Universidad de La Laguna, el cual obtuvo la calificación de sobresaliente por el tribunal calificador para la obtención del diploma de Estudios Avanzados y Suficiencia Investigadora.

** Licenciado en Derecho con Premio Extraordinario de Fin de Carrera. Diplomado en Estudios Avanzados y Suficiencia Investigadora con la calificación de sobresaliente. Actualmente, se encuentra elaborando su Tesis Doctoral en el Área de Derecho Internacional Público del Departamento de Derecho Internacional, Procesal y Mercantil de la Facultad de Derecho de la Universidad de La Laguna.

¹ Vid. MALTBY, Nick, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* [1993] LMCLQ 1-144, PART 1, February 1993, pp. 79 a 87.

² El Convenio de Ginebra de 1980 no ha entrado aún en vigor, al no haber sido ratificado por el suficiente número de países (de los 30 exigidos, hasta el momento, sólo 15 lo han firmado), probablemente, por propugnar el sistema de responsabilidad de las Reglas de Hamburgo.

(UNCTAD), ha solicitado la elaboración de las disposiciones relativas a los documentos de transporte multimodal basadas en las Reglas de La Haya, de La Haya-Visby (Protocolo de Bruselas de 1968) y las Reglas Uniformes de la Cámara de Comercio Internacional (ICC), así como en el documento «FIATA bill of lading (FBL)».

El presente trabajo de investigación tiene por objeto exponer los numerosos problemas surgidos en la aplicación práctica del régimen jurídico del transporte multimodal internacional de mercancías, toda vez que no existe, a día de hoy, una normativa uniforme, autónoma e independiente, capaz de regular esta específica modalidad de traslado plural.

2. EL TRANSPORTE MULTIMODAL

2.1. CONCEPTO

El transporte multimodal es una modalidad de traslado plural de mercancías, en el marco de un contrato de transporte multimodal, entre dos países distintos, en la que se combinan, al menos, dos modos de transporte distintos (pluralidad «objetiva») que pueden ser organizados por uno o más operadores de transporte (pluralidad «subjética»)³.

A pesar de ser ambas dimensiones (objetiva y subjética) consustanciales a dicha modalidad de transporte, lo verdaderamente relevante en ella lo constituye el hecho de estar basada en un contrato de transporte multimodal («‘International multimodal transport’ means the carriage of goods [...] on the basis of a multimodal transport contract...»)⁴.

2.2. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA HEGEMONÍA ECONÓMICA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

El recurso, cada vez más extendido, a una estructura plurimodal del transporte obedece, entre otras, a razones de índole geográfica, económica y jurídica, siendo estas últimas, por su estrecha relación con la estructuración contractual de dicho transporte, las de mayor relevancia.

³ Artículo 1.1. del Convenio de Ginebra de 1980: «‘International multimodal transport’ means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport».

⁴ *Vid. infra*, artículo 1.3. del Convenio de Ginebra de 1980, nota 25, p. 16.



Así, la progresiva implantación del transporte multimodal en nuestros días reclama, consecuentemente, una regulación jurídica capaz de dar respuesta a todos y cada uno de los problemas que su régimen jurídico plantea. Para ello, la diversa normativa reguladora en esta materia aborda un doble frente. Por un lado, nos encontramos con normas que se ocupan de ordenar y articular la combinación de una pluralidad de modos de transporte, esto es, actúan sobre lo que, anteriormente, se ha denominado « pluralidad objetiva » del transporte multimodal. Por otro lado, están aquellas otras que centran su ámbito de actuación sobre los sujetos intervinientes y las diferentes situaciones que pueden llegar a establecerse entre ellos, regulando, por tanto, la « pluralidad subjetiva » de esta modalidad de transporte plural.

A la regulación de estas dos dimensiones del transporte multimodal se hará referencia con mayor rigor y profundidad en el siguiente apartado.

2.3. INCIDENCIA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE

A pesar de que el fenómeno del transporte multimodal incide en diferentes relaciones de índole contractual que, directa o indirectamente, van anejas al contrato de transporte, es el análisis de este último el objeto del presente apartado.

Como ya se apuntó al principio de este trabajo⁵, la regulación del transporte multimodal va dirigida tanto a los sujetos intervinientes (dimensión subjetiva) como a los diferentes modos de transporte empleados (dimensión objetiva), con la finalidad específica de estructurar jurídicamente la concurrencia de ambas dimensiones en la ejecución y desarrollo del traslado plural solicitado por el acreedor de esta modalidad de transporte.

Los siguientes subapartados se dedican al análisis, por separado, de ambas dimensiones del transporte multimodal.

2.3.1. *Dimensión subjetiva del transporte multimodal*

Hoy en día, el fenómeno de la especialización incide, de modo particular, en el transporte multimodal, por lo que, habitualmente, serán varios los operadores de transporte intervinientes en el traslado plural solicitado por el usuario, cada uno de los cuales se hallará « especializado », normalmente, en un modo particular de transporte.

Por este motivo, se tratará seguidamente la ordenación de las relaciones jurídicas existentes entre una pluralidad de operadores (de modos de transporte diferentes) intervinientes en la ejecución de un transporte multimodal, con el propósito de dilucidar quién o quiénes serán, frente al acreedor de dicho transporte, los responsa-

⁵ *Vid. supra*, 2.1. CONCEPTO, p. 3.

bles últimos de un hipotético incumplimiento injustificado de esta modalidad de contrato de transporte. Para ello, se analizarán cada uno de los diferentes mecanismos que, si bien no han sido concebidos específicamente para el transporte multimodal, tradicionalmente han formado parte de la estructuración contractual del transporte plural, pudiendo proporcionar una respuesta aceptable a dicha cuestión.

2.3.1.1. Mecanismos de estructuración contractual del transporte multimodal

Las modalidades que pueden ser utilizadas para la organización de un determinado transporte plural son las siguientes⁶:

a) La acumulación de contratos de transporte

También denominada transporte segmentado⁷, constituye la modalidad más simple de las aquí analizadas, en la que el contrato de transporte multimodal se encuentra constituido por tantos contratos de transporte, jurídicamente independientes, como operadores y modos de transporte diferentes intervengan en él.

Este mecanismo de estructuración contractual presenta, al acreedor del transporte, el inconveniente (ventaja, desde el punto de vista de cada singular contraparte) de tener que contratar, cada uno de los trayectos parciales, con cada operador de transporte interviniente, el cual sólo responderá, frente a aquél, del incumplimiento injustificado del transporte realizado bajo su dirección.

b) El transporte con reexpedición

Esta modalidad se diferencia de la anterior por la ventaja que presenta, al usuario del transporte, el poder organizarlo recurriendo a un solo operador de transporte, el cual asumirá frente a su acreedor, una doble posición, en función de la fase del traslado en la que se encuentre. Así, pasará de ser porteador a ser comisionista del cargador del contrato de transporte, cuando contrate, por cuenta de este último, uno o más transportes con objeto de ver satisfecha la pretensión de su mandante (acreedor del transporte multimodal).

En esta segunda posición, esto es, como comisionista de transporte, el alcance de la responsabilidad atribuida al operador de transporte sufre modificaciones o modulaciones en función del sistema de que se trate. Así, los Ordenamientos jurídicos alemán, inglés e italiano, entre otros, limitan dicha responsabilidad a la correcta elección de los sucesivos porteadores intervinientes en el transporte. Por su parte, aquellos otros Ordenamientos que aplican el sistema francés, amplían la res-

⁶ Vid. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, Carlos, *Contratos Internacionales*, Tecnos, 1997, Madrid, pp. 592 a 595.

⁷ Artículo 3.2. del Convenio de Ginebra de 1980.

pensabilidad del comisionista de transporte, obligándole a garantizar al cargador el buen fin del transporte contratado.

No obstante, esta figura del comisionista de transporte contemplada por el Derecho francés, no sólo quiebra allí donde los Ordenamientos nacionales no superan la comisión de transporte al régimen de la comisión de garantía, sino también encuentra gran resistencia entre los operadores de transporte de los sectores terrestre (por carretera y ferrocarril), marítimo y aéreo, debido, en gran medida, al temor a perder su supremacía⁸.

Por lo demás, le son aplicables las características, ya expuestas, para la modalidad de acumulación de contratos de transporte.

c) El transporte unitario

La característica fundamental que le hace diferenciarse del resto de las modalidades, la constituye el hecho de la «unidad» en un cuádruple ámbito: económico, jurídico, del contrato de transporte y de la responsabilidad por incumplimiento injustificado del contrato de transporte, siendo este último el signo identificador del transporte unitario, toda vez que un único operador de transporte asume, íntegramente, la obligación derivada del contrato de transporte, tanto si el referido incumplimiento tiene su origen en aquél (porteador principal o contractual) o en cualquiera de los diferentes porteadores (efectivos) a los que ha recurrido para llevar a cabo el traslado plural solicitado por el acreedor del transporte.

d) El transporte cumulativo o sucesivo

Esta modalidad goza de dos características totalmente contrapuestas a la modalidad de transporte unitario y atrayente, a la vez, para el acreedor del transporte multimodal.

Por un lado, nos encontramos con la existencia de un solo contrato de transporte, si bien éste podrá llevarse a cabo utilizando cualquiera de las opciones siguientes:

1. Contratando el transporte el *cargador* «conjuntamente» con los distintos porteadores, siendo el último de ellos, esto es, el encargado de hacer la entrega de las mercancías al consignatario, el que asumiría las obligaciones de los operadores de transporte que le hayan precedido, si bien, quedarían a salvo tanto su derecho de repetición contra aquéllos, caso de no ser responsable directo del incumplimiento, como las acciones y derechos de sus predecesores. Por su parte, el cargador y el consignatario tendrían expedito su derecho, bien frente al porteador que hubiera otorgado el contrato de transporte, bien frente a los sucesivos porteadores que, no habiendo formulado reservas al mismo, hubieran incurrido en responsabilidad por sus propios actos.

⁸ Vid. SÁNCHEZ ANDRÉS, Aníbal, «El transporte combinado de mercancías», *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 135-136, 1975, p. 58.



2. Mediante la actuación de un *operador de transporte* que contrate conjunta o individualmente con los distintos porteadores intervinientes, el cual asumirá frente al cargador los derechos y obligaciones (inherentes al porteador) respecto de la totalidad del transporte. En su relación con los porteadores intervinientes, dicha asunción variará en función de la modalidad del contrato realizado. Así, cuando hubiese contratado «individualizadamente», asumirá frente a cada uno de ellos los derechos y obligaciones atribuidos al cargador, exclusivamente referidos a la parte del transporte contratado; mientras que, cuando hubiera contratado «conjuntamente», asumirá frente a aquellos los derechos y obligaciones atribuidos al cargador en este supuesto.
3. Contratando el transporte el *cargador* con uno de los porteadores y éste, a su vez, en nombre propio, con el resto de porteadores intervinientes en los transportes sucesivos. En este caso, el porteador asumirá, frente al cargador, los derechos y obligaciones atribuidos al porteador, en relación con la «totalidad» del transporte y, frente a los demás porteadores, los que corresponderían a un operador de transporte.

Por otro lado, y consecuencia de lo anterior, todos y cada uno de los porteadores (contractual y efectivos) son solidariamente responsables, frente al acreedor del transporte, del incumplimiento injustificado del contrato por cualquiera de ellos⁹.

No obstante, existen posiciones enfrentadas en torno al fundamento de este vínculo. Mientras algunos apelan a la idea de una representación colectiva en la persona del porteador contractual, surgida en el momento inicial del contrato, otros centran dicha solidaridad en la posterior adhesión al contrato de los porteadores efectivos en un proceso de formación sucesiva de la relación obligatoria¹⁰.

Como es fácilmente colegible, esta modalidad de transporte no satisface, en absoluto, a los operadores de transporte, sobre todo mientras sigan existiendo diferencias cualitativas y cuantitativas entre los regímenes jurídicos reguladores de los diferentes modos de transporte, por lo que su implantación en el marco del transporte multimodal, dada su escasa operatividad práctica, está muy lejos de alcanzarse.

2.3.2. *Dimensión objetiva del transporte multimodal*

El transporte que moviliza al comercio internacional es, generalmente, de muy largas distancias, lo que conduce a la necesidad de su realización por varios medios técnicos de prestación, toda vez que la entrega de las mercaderías requiere,

⁹ El Convenio de Varsovia de 1929, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, en sus artículos 1.3, 30.2 y 30.3, se muestra contrario a la responsabilidad solidaria de los porteadores intervinientes.

¹⁰ *Vid.* SÁNCHEZ ANDRÉS, Aníbal, *op. cit.*, pp. 59 a 62.

las más de las veces, la utilización de diferentes medios de transporte, en función del lugar de exportación e importación.

Este panorama es particularmente gravoso para el cargador debido a los problemas que plantean no sólo las singulares regulaciones jurídicas de cada uno de esos medios de transporte, en lo relativo a la responsabilidad del operador de transporte (a pesar de la existencia de Ley uniforme o Convenio internacional respecto de un medio de transporte determinado), sino también la imposibilidad de determinar en cuál de los diferentes trayectos del transporte se produjo el daño.

En el subapartado anterior se han descrito los diferentes mecanismos de estructuración del contrato de transporte multimodal con objeto de dilucidar cuál (cuáles) de los diferentes operadores de transporte intervinientes en el traslado plural debe (deben) responder, frente al acreedor del transporte, del incumplimiento injustificado.

En el presente subapartado, se analizarán los diferentes sistemas que aportan una solución teórica al problema de determinar la regulación jurídica aplicable al caso concreto de entre todas las implicadas y que son propias de cada modo de transporte concurrente en el traslado plural. Para ello, se expondrán, a continuación, las ventajas e inconvenientes que presentan cada uno de ellos.

a. Sistema uniforme

Este sistema, al aplicar la misma regulación jurídica a todo el traslado, evita el problema de determinar la singular regulación jurídica aplicable al modo de transporte en el que se localiza el daño, máxime cuando éste no sea fácilmente localizable, así como proporciona una mayor seguridad jurídica, al establecer, de antemano, el régimen jurídico al que estará sometido el contrato de transporte plural¹¹.

No obstante las ventajas señaladas, es obvio que el operador de un determinado modo de transporte no querrá verse sometido a dicho sistema cuando sea más gravoso que el aplicable al modo de transporte que le es propio, por lo que en la práctica no es muy acogido.

b. Sistema sectorial o de red (*réseau, network*)

Aun cuando adolece de las ventajas señaladas para el sistema uniforme, es mayoritariamente utilizado y defendido por una gran mayoría de operadores, que pretenden trasladar a la regulación jurídica del transporte multimodal un sistema propio del Derecho del transporte unimodal, el cual aplica la regulación jurídica propia del modo de transporte en el que se localiza el hecho causante del incumplimiento injustificado del contrato de transporte¹².

¹¹ Este sistema era el patrocinado por el «Proyecto de Génova», el cual, bajo la fórmula «*average standard liability*», sintetizaba los diferentes regímenes existentes, estableciendo un sistema próximo a la responsabilidad estricta con escasísimas excepciones.

¹² Como ya se dirá, al hablar de la regulación jurídica del transporte multimodal en el Derecho interno de los Estados, es el sistema por el que ha optado el Ordenamiento jurídico holan-

Lo que se pretende con este sistema es, por un lado, que el usuario de transporte se encuentre en una situación similar a la que estaría si contratase con cada singular operador de transporte especializado y, por otro, que el operador de transporte multimodal no tenga que soportar mayor responsabilidad que la soportada por cada uno de aquéllos¹³.

c. Sistema mixto

Resultado de las ventajas e inconvenientes que presentan los dos sistemas anteriores, es la regulación jurídica del transporte multimodal en torno a un sistema que recoja y combine las normas dotadas de mayor eficacia alcanzándose con ello en la actualidad el denominado «Derecho de los formularios», de naturaleza convencional, al ser las partes implicadas, en un contrato de transporte multimodal concreto, las que deciden someterse o no a aquél.

2.4. REGULACIÓN JURÍDICA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

2.4.1. *Derecho interno*

Salvo los Países Bajos, el resto de países no disponen de una normativa clara que dé respuesta suficiente a los numerosos problemas jurídicos que plantea el transporte multimodal.

En cuanto al Derecho holandés, su vigente Código Civil (NBW)¹⁴, al regular jurídicamente el transporte multimodal, establece:

- La estructuración del transporte multimodal en torno a un único contrato de transporte¹⁵.
- Excepto en el caso de que no sea posible localizar el origen del hecho causante del incumplimiento injustificado de la prestación de transporte por el operador de transporte multimodal, se aplicará la regulación jurídica correspondiente al modo de transporte en el que sí haya sido posible localizar dicho hecho causante¹⁶.

dés, salvo en el caso de no poderse determinar la localización del daño, aplicándose en este supuesto, no el sistema uniforme, sino aquel régimen de responsabilidad que, de entre todos los implicados, resultase ser el más gravoso (*vid. infra*, 2.4.1. *Derecho Interno*, p. 12).

¹³ El Proyecto llevado a cabo por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) ofrecía la regulación más completa de este sistema sectorial, que sólo quebraba ante la imposibilidad de localización de la fase en la que se produjo el daño, estableciéndose para este caso un régimen específico de responsabilidad por el que el porteador contractual podía exonerarse de aquélla si probaba que el daño producido no era debido a su culpa.

¹⁴ «*Nieuw Burgerlijk Wetboek*».

¹⁵ *Vid. supra*, 2.3.1.1. d. El transporte cumulativo o sucesivo, p. 8.

¹⁶ El Derecho holandés opta por el «sistema de red» frente al «sistema uniforme». A mayor abundamiento, *vid. supra*, 2.3.2. *Dimensión objetiva del transporte multimodal*, p. 10.



- La aplicación del régimen de responsabilidad que sea más beneficioso al cargador (más gravoso al operador de transporte multimodal) de entre los implicados en el traslado plural, salvo que el operador de esta modalidad de transporte pruebe que el hecho causante del incumplimiento injustificado de la prestación de transporte no tuvo lugar en el trayecto correspondiente a dicho régimen de responsabilidad.

2.4.2. Derecho internacional

Como se ha hecho referencia anteriormente, al analizar las circunstancias concurrentes en la hegemonía económica del transporte multimodal¹⁷, surge —consecuencia de su progresiva implantación— la necesidad de dotar de una estructura de naturaleza jurídica a esta peculiar modalidad de traslado plural.

Han sido varios los Convenios unimodales que han recogido en su articulado diferentes manifestaciones que, aun siendo propias de un único modo de transporte, podrían aplicarse, en la práctica, al transporte plural¹⁸. Por razones de espacio, en este subapartado, se analizará someramente el Convenio de Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías (Convenio Multimodal), hecho en Ginebra el 24 de mayo de 1980¹⁹, el cual, a pesar de sus intentos unificadores del Derecho del transporte internacional, no es bien acogido por los operadores de transporte tanto aéreos como marítimos, debido al especial marco económico-jurídico en el que éstos han venido llevando a cabo su actividad de transporte²⁰.

En su Preámbulo, dicho Convenio, reconoce el derecho de cada Estado a regular y controlar, a nivel interno, tanto a los operadores de transporte como sus

¹⁷ *Vid. supra*, 2.2. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA HEGEMONÍA ECONÓMICA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL, p. 4.

¹⁸ En el trabajo de investigación original, se ha llevado a cabo un estudio exhaustivo de todos ellos, analizándolos comparativamente y extrayendo lo más significativo de su aplicación al transporte plural.

¹⁹ Debido a que este trabajo dedica su siguiente apartado al análisis del contrato de transporte multimodal internacional de mercancías, en el presente subapartado sólo se hará mención de aquel articulado del Convenio de Ginebra de 1980 que se considera de interés, por su particular incidencia en el transporte multimodal.

²⁰ Son numerosos los autores que opinan que una de las causas que han propiciado que el Convenio de Ginebra de 1980 no haya logrado aún el número de ratificaciones necesario para su entrada en vigor (se exige que sean 30 países), la constituye el hecho de la pugna entre las naciones que, disponiendo de importantes tecnologías de transporte, aspiran a lograr unos límites cuantitativos de responsabilidad relativamente bajos, en defensa de la economía de sus flotas, y aquellas otras naciones en vías de desarrollo que, careciendo de medios propios, propugnan topes más elevados a favor de sus cargadores, lo que desemboca en la actualidad en un conflicto de intereses entre cargadores y operadores de transporte.



operaciones²¹. Asimismo, entre sus principios básicos, se contempla la libertad de elección, por parte de los acreedores del transporte, entre el transporte multimodal y la acumulación de contratos de transporte²².

En cuanto a su articulado, interesa destacar la obligatoriedad de sus disposiciones para todos aquellos contratos de transporte multimodal en los que figure como lugar de carga o descarga de las mercancías un Estado contratante (artículo 3.1., en relación con los artículos 2, 28.3. y 30.4.)²³.

Por su parte, el Derecho comunitario no podía permanecer ajeno a la ordenación normativa de dicho fenómeno (máxime cuando más del sesenta por ciento del transporte que se realiza en el marco de la Comunidad Europea es de naturaleza multimodal); por lo que, son numerosas las Directivas y Decisiones del Consejo de las Comunidades Europeas que, de forma específica, regulan jurídicamente el transporte multimodal²⁴.

²¹ «The States Parties to this Convention, Recognising:

[...]

- (f) The right of each State to regulate and control at the national level multimodal transport operators and operations».

²² «The States Parties to this Convention, Agreeing to the following basic principles:

[...]

- (c) The freedom for shippers to choose between multimodal and segmented transport services».

Asimismo, en este sentido, se expresa su artículo 3.2.

²³ Artículo 3.1. del Convenio de Ginebra de 1980. —Mandatory application—. «When a multimodal transport contract has been concluded which according to article 2 shall be governed by this Convention, the provisions of this Convention shall be mandatorily applicable to such contract».

Artículo 2 del Convenio de Ginebra de 1980. —Scope of application—. «The provisions of this Convention shall apply to all contracts of multimodal transport between places in two States, if:

- (a) The place for the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator as provided for in the multimodal transport contract is located in a Contracting State, or
(b) The place for delivery of the goods by the multimodal transport operator as provided for in the multimodal transport contract is located in a Contracting State».

Artículo 28.3. del Convenio de Ginebra de 1980. —Contractual stipulations—. «The multimodal transport document shall contain a statement that the international multimodal transport is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the consignor or the consignee».

Artículo 30.4. del Convenio de Ginebra de 1980. —Other Conventions—. «Carriage of goods such as carriage of goods in accordance with the Geneva Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road in article 2, or the Berne Convention of 7 February 1970 concerning the Carriage of Goods by Rail, article 2, shall not for States Parties to Conventions governing such carriage be considered as international multimodal transport within the meaning of article 1, paragraph 1, of this Convention, in so far as such States are bound to apply the provisions of such Conventions to such carriage of goods».

²⁴ El trabajo original analiza las innovaciones más relevantes que presenta cada una de ellas. Asimismo, no es objeto de estudio el Reglamento 1107/70/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 4 de junio de 1979, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable, al no incidir particularmente en el marco jurídico comunitario del transporte multimodal internacional de mercancías.



3. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

3.1. CONCEPTO

La contratación del transporte multimodal internacional de mercancías implica la faceta mercantil o privada de esta clase de transporte, cuyo marco normativo se ha venido caracterizando tanto por su segmentación como por el hecho de que cada modo de transporte se encuentre regulado por una normativa propia. Ante esta situación, el Convenio de Ginebra de 1980 trató de solucionar los problemas de orden jurídico creados por el transporte multimodal internacional de mercancías.

La definición de contrato de transporte multimodal se encuentra recogida en el artículo 1.3. del Convenio de Ginebra de 1980, sobre el transporte multimodal internacional de mercancías²⁵, así como en las Reglas UNCTAD/ICC de 1992²⁶, aplicables a los documentos de transporte multimodal (FIATA Multimodal Transport Bill of Lading), en su artículo 2.1.²⁷, sin que difiera respecto de la definición tradicional de contrato de transporte, salvo en la alusión a la utilización de «al menos dos modos diferentes de transporte» para el traslado de las mercancías.

No obstante dicha definición, debe señalarse que no faltan propuestas en el plano internacional que, frente a la concepción sustantiva del contrato de transporte multimodal, centrada en la diversidad de medios y vías a través de las cuales se efectúa dicho traslado, defiendan la especialidad de aquél apoyada sobre la distinción que nace de la disparidad de disciplina positiva en la regulación de los diferentes sistemas de conducción, proponiendo dos diferentes nociones de contrato de transporte multimodal, a las que se podrían denominar concepto *amplio* y concepto *estricto*, respectivamente.

Mientras, en el concepto *amplio*, lo decisivo sería la propia diversidad de régimen jurídico aplicable, aunque los medios «sucesivamente» empleados fueran

²⁵ Artículo 1.3. del Convenio de Ginebra de 1980: «Multimodal transport contract» means a contract whereby a multimodal transport operator undertakes, against payment of freight, to perform or to procure the performance of international multimodal transport.

²⁶ Las Reglas Uniformes de la Cámara de Comercio Internacional aplicables a los documentos de transporte combinado (UNCTAD/ICC), se basan en las «Reglas de Tokio» elaboradas por el Comité Marítimo Internacional, siendo de aplicación, siempre y cuando, las partes las incorporen al contrato. Sin comprender toda la variedad de situaciones que pueden darse en la ejecución de un contrato de transporte multimodal internacional de mercancías, intentan dar solución al problema central de este tipo de contratos. Asimismo, contienen un límite, no pueden modificarse por la sola voluntad de las partes, salvo que dicha modificación se realice con la finalidad de aumentar la responsabilidad del operador de transporte multimodal.

²⁷ Artículo 2.1. del Convenio de Ginebra de 1980: Multimodal transport contract means a single contract for the carriage of goods by at least two different modes of transport.



de idéntica naturaleza²⁸, el concepto *estricto* atendería al traslado de mercancías en virtud de un único contrato representado por un solo documento, pero utilizando, al menos, dos medios de transporte sometidos a diferentes regímenes jurídicos, siendo esta diversidad consecuencia de la de los medios empleados para el transporte²⁹.

3.2. CARACTERÍSTICAS

El contrato de transporte multimodal goza de las mismas características que cualquier otro contrato de transporte, salvo la «multimodalidad», característica de enorme incidencia en la aplicación o no del régimen jurídico que le es propio. Así, la voluntad de las partes, determinará el régimen jurídico a aplicar al contrato de transporte (multimodal/unimodal); si aquélla se contiene, expresamente, en el contrato o puede averiguarse fácilmente, primará frente a la modalidad correspondiente a la realización efectiva del traslado; caso contrario, deberá aplicarse el régimen correspondiente a la ejecución material de este último.

Por otro lado, existe controversia en la doctrina a la hora de tipificar el contrato de transporte multimodal. Mientras que un sector doctrinal se inclina a pensar que el mismo participa de la naturaleza del contrato de arrendamiento de obra (contrato «de resultado»)³⁰, otro afirma que constituye la suma de distintos contratos de transporte.

Por su parte, la opinión mayoritaria de la doctrina germana defiende la atipicidad del contrato de transporte multimodal, en el que se combinan elementos pertenecientes a distintos tipos de contratos, tales como el de transporte unitario, de obra, de comisión y de depósito³¹.

²⁸ Este concepto carece, por lo general, de reflejo en los diferentes Proyectos y Convenios que se han ocupado del tema, siendo ignorado, igualmente, por la mayoría de los autores que han analizado dicha modalidad de traslado plural.

²⁹ Esta consideración estricta de contrato de transporte multimodal es objeto preferente de estudio por la mayoría de los autores en la materia, por reunir las características propias de esta novedosa institución, abogándose por una disciplina única que reglamente la responsabilidad inherente a este modo de transporte plural.

³⁰ En este sentido, SÁNCHEZ ANDRÉS (*vid. op. cit.*, p. 51) señala que dicha doctrina debe ser matizada en una doble vertiente, referida a la estructura del vínculo y al objeto de la obligación, respectivamente. La primera respondería al esquema *do ut facias*, comprometiéndose el operador de transporte multimodal, a cambio del precio, a un «hacer» (*facere*), con el deber de proporcionar un «resultado». La segunda, como cualquier obligación, tiene siempre que producir un resultado.

³¹ *Vid.* ZERPA ALEMÁN, Pilar del Carmen, *La responsabilidad en el transporte multimodal*, revista «Vector Plus», p. 70.



3.3. ELEMENTOS DEL CONTRATO

3.3.1. *Elementos personales*

a. El cargador

También denominado usuario o acreedor del transporte, se encuentra definido tanto en el Convenio de Ginebra de 1980³² como en las Reglas UNCTAD/ICC de 1992³³.

La primera de las normas citadas amplía el concepto de cargador a la persona que, actuando en nombre de aquél, concluye el contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal o con otra persona que actúe en su nombre.

b. El operador de transporte multimodal

El operador de transporte multimodal, también llamado «porteador», es la figura en torno a la cual gira la mayor parte de la regulación jurídica del transporte multimodal internacional de mercancías, contemplándose en la normativa anteriormente señalada para el cargador³⁴.

Como ya se apuntó, en el subapartado anterior, para el cargador, el Convenio de Ginebra de 1980, hace lo propio con la figura del operador de transporte multimodal, ampliándola a la persona que actúa en su nombre.

Por su parte, las Reglas UNCTAD/ICC de 1992, al definir al operador de transporte como la persona que asume la responsabilidad derivada del contrato de transporte, a título de porteador, está haciendo referencia a la distinción porteador contractual-porteador efectivo³⁵.

³² Artículo 1.5. del Convenio de Ginebra de 1980: «Consignor» means any person by whom or in whose name or on whose behalf a multimodal transport contract has been concluded with the multimodal transport operator, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the multimodal transport operator in relation to the multimodal transport contract.

³³ Artículo 2.4. del Convenio de Ginebra de 1980: Consignor means the person who concludes the multimodal transport contract with the multimodal transport operator.

³⁴ Artículo 1.2. del Convenio de Ginebra de 1980: «Multimodal transport operator» means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract.

Artículo 2.2. de las Reglas UNCTAD/ICC: Multimodal transport operator (MTO) means any person who concludes a multimodal transport contract and assumes responsibility for the performance thereof as a carrier.

Artículo 2.3. de las Reglas UNCTAD/ICC: Carrier means the person who actually performs or undertakes to perform the carriage, or part thereof, whether he is identical with the multimodal transport operator or not.

³⁵ *Vid. supra*, 2.3.1.1.d. El transporte cumulativo o sucesivo, p. 8.

La figura del operador de transporte multimodal se asienta, por tanto, en el dato de la suscripción, en nombre propio, del documento objeto del contrato, siendo este dato, tanto en los Proyectos y Reglas que se han ocupado del asunto como en la doctrina, el factor decisivo en orden a la identificación del porteador.

c. El destinatario

Esta figura no presenta particularidad alguna, siendo contemplada por ambos Instrumentos como la persona que tiene derecho a la entrega de la carga en el lugar de destino³⁶.

3.3.2. Elementos reales

Los elementos de naturaleza real del contrato de transporte multimodal internacional de mercancías no difieren de los del resto de contratos de transporte. Mientras que al «precio» se alude de pasada³⁷, la «mercancía» incluye, siempre que no hayan sido proporcionados por el operador de transporte multimodal, elementos tales como «el contenedor, la paleta u artículo similar de transporte o embalaje». Por su parte, las Reglas UNCTAD/ICC incluyen, además de lo anterior, a los animales vivos³⁸.

3.3.3. Elementos formales

La utilización del transporte multimodal en operaciones de compraventa internacional ha generado la existencia de distintos tipos de documentos de transporte.

En un primer momento, se elaboraron las «Reglas Uniformes de la Cámara de Comercio Internacional (CCI)»³⁹, relativas a los documentos de transporte combinados, las cuales fueron universalmente reconocidas e incorporadas a diversos

³⁶ Artículo 1.6. del Convenio de Ginebra de 1980: «Consignee» means the person entitled to take delivery of the goods. Artículo 2.5. de las Reglas UNCTAD/ICC: Consignee means the person entitled to receive the goods from the multimodal transport operator.

³⁷ *Vid. supra*, artículo 1.3. del Convenio de Ginebra de 1980, nota 25, p. 16.

³⁸ Artículo 1.7. del Convenio de Ginebra de 1980: «Goods» includes any container, pallet or similar article of transport or packaging, if supplied by the consignor. Artículo 2.10. de las Reglas UNCTAD/ICC: Goods means any property including live animals as well as containers, pallets or similar articles of transport or packaging not supplied by the MTO, irrespective of whether such property is to be or is carried on or under deck.

³⁹ Estas Reglas estaban basadas en las «Reglas de Tokio del Comité Marítimo Internacional (CMI)», así como en el «Proyecto de Convenio sobre el Transporte Combinado de Mercancías (TCM)», elaborado por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT).

documentos de transporte tipo, tales como el «Forwarder Bill of Lading (FBL)»⁴⁰ y el «Combined Transport Document (COMBIDOC)»⁴¹.

No obstante, ante la falta de consenso —originada tanto por la confluencia de excesivos documentos como por la inexistencia de un marco normativo internacional específico para el transporte multimodal— los aspectos jurídicos del documento de transporte se han venido regulando por los diferentes Convenios Internacionales relativos a los diferentes modos de transporte.

La relación contractual entre el cargador y el propietario de la carga, en la mayoría de los casos, se encuentra regulada por un conocimiento de embarque u otro documento de transporte similar. No obstante, las normas reguladores de este tipo de documento presentan cierto grado de indefinición.

El documento de transporte multimodal goza de similar estructura al resto de los documentos propios del contrato de transporte, si bien existe la tendencia a configurarlo como autónomo e independiente de los títulos o documentos singulares que amparan cada singular fase del trayecto.

Los Convenios internacionales vigentes en esta materia regulan las disposiciones básicas que deben incorporarse al documento de transporte, pero también omiten otros muchos aspectos que son de enorme importancia, tales como las diferentes fechas a consignar en él. Asimismo, todavía quedan por resolver varias cuestiones bien diferenciadas. A modo de ejemplo, el Informe del Secretario General de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, correspondiente al 34º período de sesiones (2001)⁴², en sus apartados 35 y 36, cita los siguientes:

- El operador de transporte multimodal debe extender un documento de transporte si el cargador se lo solicita. Sin embargo, no queda claro cuál de las partes, que se podría considerar «cargador», tiene derecho a hacer esa solicitud:
 - el cargador contratante (la parte vinculada por el contrato de transporte);
 - el expedidor (la parte que entrega las mercancías al porteador, normalmente en nombre del anterior);
 - o alguna otra parte.

- Es necesario incluir cierta información en el documento de transporte, pero no queda claro si existiría responsabilidad y qué clase de responsabilidad habría que imponer por no incluir esa información.

⁴⁰ Conocimiento de embarque para el transporte combinado, de carácter negociable, de la Federación Internacional de Transitarios (FIATA).

⁴¹ Documento de transporte combinado del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) y la Asociación Internacional de Armadores (INSA).

⁴² *Vid.* «Posible labor futura en materia de Derecho del transporte. Informe del Secretario General». Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. 34º período de sesiones. Viena, 25 de junio a 13 de julio de 2001. A/CN. 9/497.

- En algunas circunstancias, el documento de transporte no sólo debe ser una presunción salvo prueba en contrario, sino una prueba concluyente de que el porteador que lo extiende ha recibido las mercancías que en él se describen. Con todo, no queda claro cómo se han de definir esas circunstancias.

En este sentido, tanto el Convenio de Ginebra de 1980 como las Reglas UNCTAD/ICC⁴³ vienen a paliar, en gran medida, las indefiniciones apuntadas. A continuación, por su relevancia, se entresacan de la normativa objeto de este estudio las siguientes notas:

- a. El documento de transporte multimodal hace prueba tanto de la existencia del contrato de transporte multimodal como de la recepción de la carga por el

⁴³ Artículo 8.1. del Convenio de Ginebra de 1980: The multimodal transport document shall contain the following particulars:

- (a) The general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the consignor;
- (b) The apparent condition of the goods;
- (c) The name and principal place of business of the multimodal transport operator;
- (d) The name of the consignor;
- (e) The consignee, if named by the consignor;
- (f) The place and date of taking in charge of the goods by the multimodal transport operator;
- (g) The place of delivery of the goods;
- (h) The date or the period of delivery of the goods at the place of delivery, if expressly agreed upon between the parties;
- (i) A statement indicating whether the multimodal transport document is negotiable or non-negotiable;
- (j) The place and date of issue of the multimodal transport document;
- (k) The signature of the multimodal transport operator or of a person having authority from him;
- (l) The freight for each mode of transport, if expressly agreed between the parties, or the freight including its currency, to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;
- (m) The intended journey route, modes of transport and places of transshipment, if known at the time of issuance of the multimodal transport document;
- (n) The statement referred to in paragraph 3 of article 28;
- (o) Any other particulars which the parties may agree to insert in the multimodal transport document, if not inconsistent with the law of the country where the multimodal transport document is issued.

Artículo 1 de las Reglas UNCTAD/ICC: Applicability.

1.1. These Rules apply when they are incorporated, however this is made, in writing, orally or otherwise, into a contract of carriage by reference to the «UNCTAD/ICC Rules for multimodal transport documents», irrespective of whether there is a unimodal or a multimodal transport contract involving one or several modes of transport or whether a document has been issued or not.

1.2. Whenever such a reference is made, the parties agree that these Rules shall supersede any additional terms of the multimodal transport contract which are in conflict with these Rules, except insofar as they increase the responsibility or obligations of the multimodal transport operator.



operador de transporte multimodal, de acuerdo con los términos de dicho contrato⁴⁴.

- b. El documento de transporte multimodal puede o no tener carácter negociable, a juicio del cargador⁴⁵.
- c. Cualquier intento de falsear por parte del operador de transporte multimodal, el documento de transporte multimodal, supondrá que no podrá beneficiarse de las limitaciones de su responsabilidad previstas en el artículo 18 del Convenio de Ginebra de 1980⁴⁶.
- d. El operador de transporte multimodal, siempre que tenga dudas razonables o no disponga de medios para comprobar la veracidad de todo cuanto se recoge, en el documento de transporte multimodal, relativo a las mercancías, podrá formular reservas en aquél⁴⁷.

Particular importancia revisten las reservas en el documento de transporte multimodal⁴⁸, pues —al guardar íntima relación con la posibilidad atribuida al operador de transporte multimodal de limitar su responsabilidad respecto de las descripciones que, contenidas en dicho documento, no haya podido verificar— constituyen el conjunto más problemático de cuestiones que en aquél pueden plantearse.

Al desempeñar el documento de transporte una función representativa de las mercancías transportadas, la necesidad de su descripción viene avalada por el alcance de la obligación del propio operador, el cual, si se muestra conforme con la descripción realizada por el cargador, puede adoptarla y recogerla en el documento, o bien puede no aceptarla, por entender que aquélla no se ajusta, total o parcialmente, a la realidad.

⁴⁴ Artículo 1.4. del Convenio de Ginebra de 1980: «Multimodal transport document» means a document which evidences a multimodal transport contract, the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator, and an undertaking by him to deliver the goods in accordance with the terms of that contract. Asimismo, *cf.* con los artículos 2.6. y 3 de las Reglas UNCTAD/ICC.

⁴⁵ Artículo 5.1. del Convenio de Ginebra de 1980: When the goods are taken in charge by the multimodal transport operator, he shall issue a multimodal transport document which, at the option of the consignor, shall be in either negotiable or non-negotiable form. Asimismo, *cf.* con los artículos 6 y 7 del citado Convenio; así como, con los artículos 2.6. y 4.3. de las Reglas UNCTAD/ICC.

⁴⁶ Artículo 11 del Convenio de Ginebra de 1980: *Liability for intentional misstatements or omissions*. «When the multimodal transport operator, with intent to defraud, gives in the multimodal transport document false information concerning the goods or omits any information required to be included under paragraph 1 (a) or (b) of article 8 or under article 9, he shall be liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for any loss, damage or expenses incurred by a third party, including a consignee, who acted in reliance on the description of the goods in the multimodal transport document issued».

⁴⁷ Artículo 9.1. del Convenio de Ginebra de 1980.

⁴⁸ El trabajo de investigación original dedica un epígrafe al estudio particular de las reservas en el documento de transporte multimodal.



Esta falta de aceptación constituye el núcleo esencial del concepto de reserva, la cual puede definirse como aquella declaración de voluntad realizada por el operador de transporte multimodal por la que muestra su disconformidad con la declaración efectuada por el cargador, referida a la descripción de la carga, por entender que no se ajusta a la realidad, haciéndola constar expresamente en el documento de transporte multimodal.

3.4. LA RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

La cuestión básica de cualquier régimen jurídico que regule la relación entre el operador de transporte y el cargador se centra en determinar en qué medida el primero de ellos ha de indemnizar al segundo cuando las mercancías de las que aquél es responsable, bien se produce un retraso en su entrega, bien se pierden o sufren daños.

De los regímenes de responsabilidad existentes en los diferentes Convenios internacionales, destaca la oposición existente entre un régimen basado en el incumplimiento y otro que responde a un criterio más exigente de responsabilidad.

Al igual que ocurre con el contrato de transporte, en general, la responsabilidad del operador de transporte multimodal centra la atención del contrato de transporte multimodal internacional de mercancías.

El análisis de dicha responsabilidad, contemplada tanto por el Convenio de Ginebra de 1980 como por las Reglas UNCTAD/ICC, ocupará las siguientes líneas de este apartado, prescindiéndose de la referencia a aquellos aspectos de la responsabilidad que son comunes a cualquiera de los modos de transporte existentes en la actualidad⁴⁹.

3.4.1. *Período de responsabilidad*

El Subcomité Internacional del Comité Marítimo Internacional (CMI) se reunió en cuatro ocasiones⁵⁰, a lo largo del año 2000, con el propósito de examinar el alcance y las posibles soluciones de fondo de un futuro Instrumento sobre el Derecho del transporte que lo dotara de mayor uniformidad, a nivel internacional,

⁴⁹ Para este propósito, se remite a los artículos 14 a 18 del Convenio de Ginebra de 1980, así como a los artículos 4 a 7 de las Reglas UNCTAD/ICC.

⁵⁰ Dichas reuniones tuvieron lugar el 27 y 28 de enero; 6 y 7 de abril; 7 y 8 de julio; y 12 y 13 de octubre, participando como observadores varias Organizaciones no Gubernamentales, tales como la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), la Cámara de Comercio Internacional (CCI), la Cámara Naviera Internacional, la Unión Internacional de Seguros de Transporte y el Grupo Internacional de Asociaciones de Protección e Indemnización.

conteniendo, entre otras materias, la referente al período de responsabilidad, estos, su alcance geográfico.

Las posibles soluciones que, a este respecto, ofrece el Derecho vigente se encuentran recogidas en las Reglas de La Haya, modificadas por el Protocolo de Bruselas de 1968 (Reglas de La Haya-Visby) y las Reglas de Hamburgo, aplicadas al período «carga-descarga» y «puerto-puerto», respectivamente⁵¹.

Asimismo, resulta significativo lo establecido en el artículo 14.2. del Convenio de Ginebra de 1980⁵², respecto del artículo 4.1. de las Reglas UNCTAD/ICC⁵³, al ampliar, el primero de ellos, el momento de la entrega de las mercancías (además de los casos en que éstas se pongan en poder o a disposición del consignatario) al supuesto en el que el operador de transporte ponga las mercancías en poder de «una autoridad o un tercero a quienes, según la ley o los reglamentos que le sean de aplicación en el lugar de la entrega, deban entregarse».

3.4.2. Alcance de la responsabilidad

Entre las diferentes opiniones y sugerencias emanadas del seno de la Conferencia Internacional del CMI, celebrada en Singapur, entre los días 12 y 16 de febrero de 2001, en el capítulo relativo al alcance de la responsabilidad del operador de transporte, destacan las siguientes cuestiones sin resolver:

⁵¹ En el seno de la Conferencia internacional del CMI, celebrada en Singapur, entre los días 12 y 16 de febrero de 2001, se examinó el anteproyecto del Instrumento aludido, así como diversas cuestiones relativas al transporte «puerta-puerta», en el que el período de responsabilidad se prolongaría, abarcando todo el tiempo que las mercancías se hallen bajo la custodia del porteador, ya sea en la zona portuaria, a bordo del buque o en otro lugar. No obstante la buena acogida que tuvo este tercer criterio, se convino que era preciso investigar más a fondo con objeto de prever todas las consecuencias posibles que entrañaría su aplicación.

⁵² Artículo 14.2. del Convenio de Ginebra de 1980: « For the purpose of this article, the multimodal transport operator is deemed to be in charge of the goods:

(a) From the time he has taken over the goods from:

(i) The consignor or a person acting on his behalf; or

(ii) An authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of taking in charge, the goods must be handed over for transport;

(b) Until the time he has delivered the goods:

(i) By handing over the goods to the consignee; or

(ii) In cases where the consignee does not receive the goods from the multimodal transport operator, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the multimodal transport contract or with the law or with the usage of the particular trade applicable at the place of delivery; or

(iii) By handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of delivery, the goods must be handed over».

⁵³ Artículo 4.1. de las Reglas UNCTAD/ICC: *Period of responsibility*. The responsibility of the MTO for the goods under these Rules covers the period from the time the MTO has taken the goods in his charge to the time of their delivery.



- La imputación de daños y perjuicios cuando, dos o más causas, se conjugan para ocasionar la pérdida de las mercancías y el porteador es responsable de una o más de esas causas, sin serlo de todas ellas⁵⁴.
- La medida en que los mandatarios, empleados y contratistas independientes del porteador⁵⁵ (o cualquier otra persona que asuma alguna de las obligaciones atribuidas a aquél, en virtud de un contrato de transporte), deben responder de las pérdidas o daños atribuibles a su incumplimiento⁵⁶.
- La medida en que el operador de transporte debe responder del retraso en la entrega de las mercancías y los fundamentos en que debe basarse su limitación de responsabilidad⁵⁷.

a. Retraso en la entrega de las mercancías

Tanto el artículo 16.2. del Convenio de Ginebra de 1980⁵⁸ como el artículo 5.2. de las Reglas UNCTAD/ICC⁵⁹ coinciden en señalar que el retraso en la entrega «ocurre cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresa-

⁵⁴ A este respecto se barajan varios criterios, siendo los más relevantes los contemplados en el artículo 5, párrafo 7º, de las Reglas de Hamburgo y en la propuesta de enmienda de la Ley sobre transporte marítimo de mercancías, de los Estados Unidos de América, respectivamente. El primero, hace recaer la carga de la prueba, a efectos de imputación de daños y perjuicios, en el porteador. El segundo (actualmente en estudio por el Congreso), sin embargo, opta por repartirla equitativamente entre porteador y cargador, los cuales compartirán por igual los daños y perjuicios causados por dicha pérdida, siempre que ninguno de ellos consiga probar fehacientemente sus derechos.

⁵⁵ A estas personas se las denominó «porteadores ejecutores» por el Subcomité Internacional del CMI, si bien, en la actualidad, dicha expresión se encuentra sujeta a revisión.

⁵⁶ Esta cuestión presenta mayor dificultad, existiendo criterios muy dispares. Así, mientras que unos imponen a dichos porteadores (ejecutores) plena responsabilidad «extracontractual», negándole el beneficio de las limitaciones y exclusiones del porteador; otros no incluyen ninguna disposición respecto de su responsabilidad, si bien, caso de existir alguna, se sujetaría al régimen de exclusiones y limitaciones del porteador. Por su parte, la aludida Ley sobre transporte marítimo de mercancías, de los Estados Unidos de América, hace recaer la responsabilidad, de manera uniforme, en los «porteadores ejecutores» con el beneficio del régimen de exclusiones y limitaciones del porteador. Finalmente, un cuarto criterio, defiende el sistema de red (*network, réseau*), en virtud del cual cada uno de los «porteadores ejecutores» asumiría la responsabilidad correspondiente al Ordenamiento jurídico aplicable, si fuera el único porteador y hubiera contratado directamente con el cargador.

⁵⁷ Mientras que unos defienden el criterio de que el porteador debe responder de cualquier demora «irrazonable», otros optan por responsabilizarlo, sólo en el caso de que las partes hubiesen acordado la regulación del momento de la entrega.

⁵⁸ Artículo 16 .2. del Convenio de Ginebra de 1980: « Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent multimodal transport operator, having regard to the circumstances of the case.».

⁵⁹ Artículo 5.2. de las Reglas UNCTAD/ICC: Delay in delivery. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent MTO, having regard to the circumstances of the case.



mente acordado o, en ausencia de dicho acuerdo, dentro del plazo en el que sería razonable exigirlo de un operador de transporte multimodal diligente, habida cuenta de las circunstancias del caso».

Por su parte, el artículo 18.4 del Convenio de Ginebra de 1980⁶⁰ limita a una cierta suma la responsabilidad del operador de transporte multimodal derivada del retraso.

b. Pérdida o daño de las mercancías

El artículo 18 del Convenio de Ginebra de 1980, en sus apartados primero y tercero⁶¹, así como el artículo 6.3. de las Reglas UNCTAD/ICC⁶², limitan a una cierta suma la responsabilidad del operador de transporte multimodal derivada de la pérdida o del daño de las mercancías.

Asimismo, tanto en el artículo 16.3. del Convenio de Ginebra de 1980⁶³ como en el artículo 5.3. de las Reglas UNCTAD/ICC⁶⁴ se establece un «procedimiento de conversión» del retraso en pérdida, por el transcurso de noventa días desde la fecha en que las mercancías debieron ser entregadas al destinatario.

⁶⁰ Artículo 18.4. del Convenio de Ginebra de 1980: The liability of the multimodal transport operator for loss resulting from delay in delivery according to the provisions of article 16 shall be limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the multimodal transport contract.

⁶¹ Artículo 18 del Convenio de Ginebra de 1980:

1. When the multimodal transport operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods according to article 16, his liability shall be limited to an amount not exceeding 920 units of account per package of other shipping unit or 2.75 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.
3. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article, if the international multimodal transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the multimodal transport operator shall be limited to an amount not exceeding 8.33 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged.
4. The liability of the multimodal transport operator for loss resulting from delay in delivery according to the provisions of article 16 shall be limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the multimodal transport contract.

⁶² Artículo 6.3. de las Reglas UNCTAD/ICC: Notwithstanding the above-mentioned provisions, if the multimodal transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the MTO shall be limited to an amount not exceeding 8.33 SDR per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged.

⁶³ Artículo 16.3. del Convenio de Ginebra de 1980: If the goods have not been delivered within ninety consecutive days following the date of delivery determined according to paragraph 2 of this article, the claimant may treat the goods as lost.

⁶⁴ Artículo 5.3. de las Reglas UNCTAD/ICC: Conversion of delay into final loss. If the goods have not been delivered within ninety consecutive days following the date of delivery determined according to Rule 5.2., the claimant may, in the absence of evidence to the contrary, treat the goods as lost.



Finalmente, cabe señalar que —no obstante las limitaciones establecidas en la normativa analizada, relativas al *quantum* de la responsabilidad del operador de transporte multimodal como consecuencia del retraso en la entrega, pérdida o daño de las mercancías a su cargo— mientras el artículo 18.6. del Convenio de Ginebra de 1980⁶⁵ permite elevar dicha suma, siempre y cuando conste en el documento de transporte multimodal, el acuerdo alcanzado entre el operador de transporte multimodal y el usuario de dicho transporte, el artículo 6.6. de las Reglas UNCTAD/ICC⁶⁶ la limita al valor de la pérdida total de las mercancías.

3.5. LABOR FUTURA EN EL ÁMBITO DEL COMERCIO ELECTRÓNICO

El empleo creciente de los medios electrónicos de comunicación en el transporte multimodal internacional de mercancías agrava aún más las deficiencias y lagunas existentes en las Leyes nacionales y los Convenios internacionales, sobre cuestiones relativas al funcionamiento de los documentos de transporte y su relación con los derechos y obligaciones existentes entre el vendedor y el comprador de las mercancías, así como a la posición jurídica de las entidades que financian a una de las partes en el contrato de transporte, sintiéndose la necesidad de elaborar unas normas uniformes que regulen las diversas cuestiones relacionadas con las aplicaciones jurídicas de las nuevas tecnologías.

La creciente falta de armonización en la esfera del transporte multimodal internacional de mercancías es motivo de preocupación, haciéndose necesario proporcionar cierta base jurídica a las prácticas contractuales y comerciales modernas en materia de transporte.

El transporte multimodal internacional de mercancías forma parte, cada vez más, de una operación de «puerta a puerta», por lo que debe tenerse en cuenta ese factor al concebir soluciones para el futuro, más allá de la cuestión de la responsabilidad, abordándose el contrato de transporte multimodal internacional de mercancías de modo tal, que se faciliten las operaciones de exportación e importación, las cuales abarcan no sólo las relaciones entre el vendedor y el comprador de las mercancías, sino también la relación entre las partes intervinientes en la transacción comercial y los financiadores.

Por otra parte, los cambios que han traído aparejados el desarrollo del multimodalismo y la utilización del comercio electrónico, han hecho necesario la reforma del Ordenamiento jurídico del transporte con objeto de regular todos los

⁶⁵ Artículo 18.6. del Convenio de Ginebra de 1980: «By agreement between the multimodal transport operator and the consignor, limits of liability exceeding those provided for in paragraphs 1, 3 and 4 of this article may be fixed in the multimodal transport document».

⁶⁶ Artículo 6.6. de las Reglas UNCTAD/ICC: The aggregate liability of the MTO shall not exceed the limits of liability for total loss of the goods.



contratos de transporte, bien aplicados a una o más modalidades de transporte, bien otorgados en forma electrónica o por escrito, haciéndose especial hincapié en que únicamente garantizando la cooperación de todos los sectores comerciales interesados, sería posible elaborar un régimen que fuera ampliamente aceptable y que se pudiera aplicar en un breve período.

A medida que la introducción de nuevas prácticas sustituyan los documentos escritos en papel por mensajes electrónicos, se hará más indispensable la existencia de normas bien definidas para facilitar su aplicación, lo que hace necesario, a falta de regímenes internacionales vigentes que aborden este tema y de leyes nacionales pertinentes, suficientemente desarrolladas, la introducción de disposiciones que no sólo reformulen y codifiquen leyes y prácticas, generalmente aceptadas en las condiciones actuales, sino también innoven dichas prácticas, siendo, probablemente, más controvertibles.

Mientras tanto, el Subcomité Internacional del CMI, sobre el Derecho del transporte continúa formulando posibles soluciones, conjuntamente con opciones y comentarios, con miras a aumentar la certidumbre y la previsibilidad en la esfera del transporte multimodal internacional de mercancías, en particular, del transporte marítimo y operaciones conexas⁶⁷.

Al profesor doctor, don ALFONSO ARBOLÍ GONZÁLEZ
IN MEMORIAM
«Camina por la senda interna que conduce a la paz»



⁶⁷ *Vid.* «Posible labor futura en materia de Derecho del transporte. Informe del Secretario General». Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. 34º período de sesiones. Viena, 25 de junio a 13 de julio de 2001. A/CN. 9/497.