

# *Revista del Foro Canario*



JURCOM Y LEGISCOM, S.L.  
Calle Cartago 2, Esc. Dcha. 1º A - Madrid - España  
Impreso por Omagraf, S.L.  
I.S.S.N.: 0211-0903  
Depósito Legal: G.C. 258-1980

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

**Don Antonio Carlos Morales Morillas**

Abogado

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

## **ÍNDICE**

- 1. INTRODUCCIÓN.**
- 2. EL TRANSPORTE MULTIMODAL.**
  - 2.1. CONCEPTO.**
  - 2.2. DISTINCIÓN DE FIGURAS AFINES.**
  - 2.3. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA HEGEMONÍA ECONÓMICA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.**
  - 2.4. EVOLUCIÓN HISTÓRICA.**
  - 2.5. INCIDENCIA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE.**
    - 2.5.1. DIMENSIÓN SUBJETIVA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.**
      - 2.5.1.1. MECANISMOS DE ESTRUCTURACIÓN CONTRACTUAL DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.**
    - 2.5.2. DIMENSIÓN OBJETIVA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.**
  - 2.6. MARCO JURÍDICO GENERAL DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL DERECHO COMUNITARIO.**
    - 2.6.1. DIRECTIVAS.**
    - 2.6.2. DECISIONES.**
  - 2.7. REGULACIÓN JURÍDICA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.**
    - 2.7.1. DERECHO INTERNO.**
    - 2.7.2. DERECHO INTERNACIONAL.**
      - 2.7.2.1. CONVENIOS UNIMODALES.**
      - 2.7.2.2. CONVENIOS MULTIMODALES.**
- 3. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS.**
  - 3.1. CONCEPTO.**
  - 3.2. CARACTERÍSTICAS.**
  - 3.3. ELEMENTOS DEL CONTRATO.**
    - 3.3.1. ELEMENTOS PERSONALES.**

3.3.2. ELEMENTOS REALES.

3.3.3. ELEMENTOS FORMALES.

3.3.3.1. ESTUDIO PARTICULAR DE LAS RESERVAS EN EL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

**3.4. LA RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL.**

3.4.1. PERÍODO DE RESPONSABILIDAD.

3.4.2. ALCANCE DE LA RESPONSABILIDAD.

**3.5. LABOR FUTURA EN EL ÁMBITO DEL COMERCIO ELECTRÓNICO.**

**4. CONCLUSIONES.**

**5. NOTAS.**

**6. BIBLIOGRAFÍA.**

**7. LEGISLACIÓN.**

## 1. INTRODUCCIÓN.

En la actualidad, más del noventa por ciento del comercio extracomunitario y casi el treinta por ciento del intracomunitario, transita por los puertos europeos, los cuales, se han constituido en puntos de conexión esenciales entre los diferentes modos de transporte, lo que ha intensificado significativamente la competencia interportuaria, la cual, pasa por una mayor eficiencia y mejora de las infraestructuras portuarias y marítimas con objeto de integrar los puertos en la red multimodal transeuropea, favoreciéndose con ello, la realización del mercado interior y la competitividad de las exportaciones.

El transporte multimodal ha alcanzado un enorme desarrollo en nuestros días debido, principalmente, al denominado fenómeno de la «contenerización»,<sup>1</sup> 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 operados 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 interna-

cional, 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 1980<sup>2</sup>, la Comisión de Transporte Marítimo de las Naciones Unidas para el comercio y el desarrollo (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)».

No obstante, dado que las Reglas mencionadas abarcan sólo una parte del contenido normal del contrato de transporte multimodal, el operador de este modo de transporte, para atender a sus necesidades particulares, deberá incluir aquellas otras cláusulas relativas a cuestiones tales como jurisdicción, ley aplicable, arbitraje, privilegios, itinerario, flete y gastos, estiba discrecional y avería gruesa.

## 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»)<sup>3</sup>.

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... >>).<sup>4</sup>

## 2.2. DISTINCIÓN DE FIGURAS AFINES.

El fenómeno de la multimodalidad en el transporte ha originado en la actualidad una diversidad de expresiones, en torno al mismo, que pueden inducir a error. Asimismo, existen otras que hacen referencia a una misma estructuración plurimodal del transporte.

En cuanto a las primeras, se destacan, por dar lugar a una mayor confusión, las denominadas transporte « mixto », « superpuesto » y « unitario con subtransporte ». En el segundo grupo, merecen especial atención las de « transporte combinado » y « transporte intermodal », esta última de extracción norteamericana.

### 2.2.1. TRANSPORTE MIXTO.

La figura del transporte « mixto », puede inducir a error por su presunta referencia a una combinación plurimodal del transporte, cuando, en realidad, se aplica a aquel transporte en el que se trasladan tanto personas como mercancías, siéndole ajena la intervención de una pluralidad tanto de modos de transporte como de operadores de transporte.

### 2.2.2. TRANSPORTE SUPERPUESTO.

Por su parte, la figura del « transporte superpuesto » hace referencia a aquel modo de transporte en el que « un vehículo cargado con mercancías es, a su vez, trasladado sin ruptura de carga sobre – o dentro de – otro vehículo (propio de un modo de transporte distinto) que está especialmente diseñado y preparado para cumplir tal función ». <sup>5</sup>

En esta modalidad de traslado, tienen cabida figuras como el « ferroutage »(traslado por tren del vehículo de carretera que contiene mercancías) y el « trasroulage »(transporte del vehículo cargado de mercancías, durante una parte del recorrido, por un buque de transporte).

### 2.2.3. TRANSPORTE UNITARIO CON SUBTRANSPORTE.

Esta figura se caracteriza por el uso eventual de agentes o sustitutos del operador de transporte principal, si bien, es este último el que se obliga frente al cargador a realizar la totalidad del transporte, siendo el único responsable del incumplimiento, toda vez que el uso eventual de subtransportistas agota sus efectos jurídicos en las relaciones internas entre los diferentes portadores intervinientes, si bien en alguna normativa norteamericana y europea<sup>6</sup> se contempla la posibilidad de que el porteador principal pueda limitar su responsabilidad frente al cargador por

la parte de trayecto subcontratada, alegando para ello las causas de exoneración correspondientes al régimen jurídico regulador de aquél. <sup>7</sup>

Esta modalidad de ejecución del traslado de las mercancías es, casi con toda seguridad, la solución más antigua a la que se acudía para resolver el problema que planteaba la necesidad de completar una cadena de transportes, recogiendo por el Derecho Romano, en concreto, en el Digesto.

### 2.2.4. TRANSPORTE COMBINADO.

La expresión « transporte combinado » se emplea con mayor profusión en los países de lengua francófona (« transport combiné »), si bien la encontramos también en diferentes regulaciones comunitarias<sup>8</sup>, siendo la Decisión 93/628/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 29 de octubre de 1993, relativa a la creación de una red transeuropea de transporte combinado, la que ofrece, en su Preámbulo, una noción que permite establecer su comparación con la de « transporte multimodal »:

« Considerando que el objetivo del transporte combinado es contribuir al rápido desarrollo de los intercambios de mercancías necesario para la plena realización del mercado interior y la cohesión de la Comunidad gracias a la interconexión e interoperabilidad de las diferentes redes modales, así como al desarrollo de los modos de transporte menos contaminantes y a la descongestión de las carreteras;

[...]

Considerando que el desarrollo del transporte combinado debe enmarcarse en el contexto más amplio del desarrollo del transporte multimodal, el cual tiene en cuenta las posibilidades que ofrecen las vías navegables interiores y el transporte marítimo;

[...]

Considerando que los planes rectores de las redes de infraestructuras de transporte tienen un carácter indicativo y evolutivo y tienden progresivamente a un sistema de transporte multimodal; »

En nuestro Derecho interno, para evitar la posibilidad de confusión entre ambas modalidades de transporte plural, se prefiere la expresión « transporte multimodal » a la de « transporte combinado », modalidad esta última, cuya regulación se contiene en el artículo 373 del Código de Comercio. <sup>9</sup>

El elemento identificativo del transporte combinado reside en su dimensión subjetiva, esto es, en la presencia de una pluralidad de operadores de transporte, los cuales, responden solidaria-

mente frente al cargador de la completa ejecución del contrato, siéndole indiferente el hecho de que se empleen uno o varios modos de transporte.

#### 2.2.5. TRANSPORTE INTERMODAL.

La figura del transporte intermodal fue mayormente empleada tanto en la práctica como por la doctrina anglosajona, extendiéndose, a partir del Convenio de Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, hecho en Ginebra el 24 de mayo de 1980, la denominación « multimodal ».<sup>10</sup>

#### 2.3. 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.

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 apartados posteriores.<sup>11</sup>

#### 2.4. EVOLUCIÓN HISTÓRICA.

El fenómeno del transporte multimodal transcurre paralelo al fenómeno de la « contenerización »<sup>12</sup>, situándose en la segunda mitad del siglo XX, pues, si bien, podría hablarse de transporte multimodal en fechas anteriores, éste no dejaba de ser una suma de transportes unimodales, esto es, se descomponía en tantos traslados como modos de transporte distintos se

hubieran empleado entre la carga y descarga de las mercancías.

Será con el desarrollo de las nuevas tecnologías, cuando el transporte multimodal alcance su hegemonía frente a los transportes unimodales (no en vano, en la actualidad, más del sesenta por ciento del transporte que se realiza en el territorio de la Comunidad Europea es de naturaleza multimodal), siendo un elemento clave en su consolidación la aparición del contenedor<sup>13</sup>, el cual, sin ser exclusivo de dicha modalidad de traslado, no sólo permite una mayor seguridad y protección de la carga, sino también facilita su trasvase de uno a otro modo de transporte.

No obstante, y, sin negarle sus evidentes ventajas, - sobre todo de índole técnica y económica -, su implantación como el medio más utilizado y fácilmente manipulable en las operaciones de trasvase entre diferentes modos de transporte, ha generado ciertos problemas jurídicos (directamente relacionados con el ingente desarrollo de las operaciones que entraña esta modalidad de transporte plural, siendo la « unitarización de la carga »<sup>14</sup> el problema fundamental, cuya solución se obtuvo a través de la introducción del contenedor como medio para ejecutar de forma ininterrumpida dicho transporte<sup>15</sup>), los cuales, serán analizados en apartados posteriores.

En el ámbito de la Unión Europea, el desarrollo tecnológico de las últimas décadas junto con la incipiente introducción del contenedor, sobre todo en el transporte marítimo de mercancías, y la aparición de buques de mayor especialización y calado, han obligado a realizar una enorme inversión en infraestructura y equipamiento de los puertos para permitir su integración en la red de transporte multimodal transeuropea, pues, no en vano, los puertos son cada vez más esenciales, desde la óptica del comercio y del transporte, resultado de la dependencia que la economía globalizada tiene de unos sistemas de transporte y unos puertos más eficaces.

Así, en la actualidad, más del noventa por ciento del comercio extracomunitario y casi el treinta por ciento del intracomunitario, transita por los puertos europeos, los cuales, se han constituido en puntos de conexión esenciales entre los diferentes modos de transporte, lo que ha intensificado significativamente la competencia interportuaria, la cual, pasa por una mayor eficiencia y mejora de las infraestructuras portuarias y marítimas con objeto de integrar los puertos en la red multimodal transeuropea, favoreciéndose con ello, la realización del mercado interior y la competitividad de las exportaciones.<sup>16</sup>

## **2.5. 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 trabajo,<sup>17</sup> 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.

### **2.5.1. 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 responsables 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.

#### **2.5.1.1. MECANISMOS DE ESTRUCTURACIÓN CONTRACTUAL DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.**

Las modalidades que pueden ser utilizadas para la organización de un determinado transporte plural son las siguientes:<sup>18</sup>

#### **a. La acumulación de contratos de transporte.**

También denominada transporte segmentado,<sup>19</sup> 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 el mismo.

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.

De lo anterior, se deducen las dos características de dicha modalidad:

1. Independencia jurídica de cada singular contrato de transporte.
2. Inexistencia de una estructura jurídica unitaria del traslado plural.

#### **b. El transporte con reexpedición.**

Esta modalidad se diferencia de la anterior, por la ventaja que presenta, al usuario del transporte, el poder organizar el mismo 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 responsabilidad 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 supeditan 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 supremacía.<sup>20</sup>

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, a la vez que atrayentes para el acreedor del transporte multimodal.

Por un lado, la existencia de un solo contrato de transporte, el cual, podrá llevarse a cabo:

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 asumirá 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.

mediante la actuación de un operador de transporte que contrate conjunta o individual-

mente 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 aquéllos, los derechos y obligaciones atribuidos al cargador en este supuesto.

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, y derivada de la 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 ellos.<sup>21</sup>

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 obligatoria.<sup>22</sup>

Como es fácilmente deducible, esta modalidad 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.

#### 2.5.2. 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, 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 del mismo.

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 plural.<sup>23</sup>

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).

Aún 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 siste-

ma 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 transporte.<sup>24</sup>

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 aquéllos.<sup>25</sup>

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 de los mismos, 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, al mismo.

## 2.6. MARCO JURÍDICO GENERAL DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL DERECHO COMUNITARIO.

Como se ha hecho referencia anteriormente, al analizar las circunstancias concurrentes en la hegemonía económica del transporte multimodal,<sup>26</sup> surge, - consecuencia de su progresiva implantación -, la necesidad de dotar de una estructura de naturaleza jurídica a esta peculiar modalidad de traslado plural.

Por su parte, el Derecho comunitario no podía permanecer ajeno a la ordenación normativa de dicho fenómeno, máxime cuando, como ya se ha referido, más del sesenta por ciento del transporte que se realiza en el marco de la Comunidad Europea es de naturaleza multimodal.

Por ello, se analizan a continuación las diversas Directivas y Decisiones del Consejo de las Comunidades Europeas que, de forma específica, regulan jurídicamente el transporte multimodal.<sup>27</sup>

### 2.6.1. DIRECTIVAS.

a. 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.

## “Régimen Jurídico del Transporte Multimodal Internacional de Mercancías: Problemática Actual”

Esta Directiva constituye el punto de partida de la regulación normativa comunitaria en esta materia, siendo sus objetivos:

El desarrollo progresivo de las técnicas de transporte en función del carácter complementario de los modos de transporte, así como en función de los medios y necesidades específicas de los empresarios y los usuarios de los transportes.

La explotación, ventajosa económicamente, de la técnica ferrocarril-carretera en el sector de los transportes internacionales de mercancías por carretera para largas distancias.

La reducción de la circulación por carretera y el consiguiente aumento de la seguridad en la misma.

La protección medioambiental.

La supresión de obstáculos de carácter administrativo para facilitar su desarrollo.

La previsión de medidas de control para evitar abusos.

b. 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.

Lo más relevante de la misma lo constituye el hecho de haber introducido en su articulado<sup>28</sup>, con carácter experimental, el contenedor de « 20 pies o más » como medio de transporte de mercancías.<sup>29</sup>

c. Directiva 82/3/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 21 de diciembre de 1981, 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.

Constituye un paso importante en la regulación jurídica del transporte multimodal al aplicar, con carácter permanente, la Directiva 75/130/CEE a los transportes combinados de contenedores de « 20 pies o más » y de cajas móviles que no dispongan de pies de apoyo.

d. Directiva 82/603/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 28 de julio de 1982,

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.

Las innovaciones que presenta la misma, responden a los objetivos señalados en su Preámbulo, mencionándose por su interés, las siguientes :

La extensión de las diferentes técnicas de transporte combinado a la navegación interior (artículos 1.2, 1.3 y 1.4).

La liberalización de determinadas restricciones administrativas al transporte combinado (artículo 1.6, por el que se inserta el artículo 9).

La reducción de los impuestos de circulación o de posesión de vehículos industriales en la medida en que sean transportados por ferrocarril (artículo 1.6, por el que se inserta el artículo 8).

El desarrollo de una red de transporte combinado de interés comunitario que responda a las necesidades del mercado (artículo 1.6, por el que se inserta el artículo 10).

La conveniencia de extender la Directiva 75/130/CEE a otros transportes combinados.<sup>30</sup>

e. Directiva 92/106/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros.

Habida cuenta de la modificación sufrida, en diversas ocasiones, por la Directiva 75/130/CEE, a efectos de una mayor claridad, se procedió a una refundición de la misma, a través de la Directiva 92/106/CEE, ordenándose a los Estados miembros dar cumplimiento a lo establecido en la misma, antes del 1 de julio de 1993, así como comunicar a la Comisión las principales disposiciones de Derecho interno que adoptasen en el ámbito regulado por ella.<sup>31</sup>

Por su mayor relevancia, se destaca de la nueva normativa, lo siguiente :

La Comunidad, velando por el interés colectivo, recurre al transporte combinado como alternativa al transporte por carretera, dados los crecientes problemas relacionados con la congestión de las carreteras, el medio ambiente y la seguridad vial.

La adopción de medidas que, permitiendo un desarrollo progresivo de las técnicas de transporte en función del carácter complementario de los modos de transporte, así como en función de los medios y necesidades específicos de los empresarios y usuarios de los transportes, puedan ser aplicables a los transportes combinados que asocien el transporte por carretera con otras formas de transporte, tales como el ferrocarril, la navegación interior y la navegación marítima.

La ampliación de la liberalización, respecto de toda restricción cuantitativa y de los diversos obstáculos de carácter administrativo aún existentes, de los trayectos por carretera iniciales y finales de un transporte combinado a los transportes combinados que utilicen la vía marítima, siempre que el trayecto marítimo suponga una parte importante del transporte combinado.

La conveniencia de reducir los impuestos de circulación o de posesión de vehículos industriales en la medida en que sean transportados por ferrocarril, y eximir de cualquier tributación obligatoria a los trayectos por carretera iniciales y finales.

La facilitación del acceso del transporte por cuenta propia al transporte combinado.

#### 2.6.2. DECISIONES.

a. Decisión 93/628/CEE. del Consejo de las Comunidades Europeas. de 29 de octubre de 1993. relativa a la creación de una red transeuropea de transporte combinado.

En su Preámbulo se contiene el objetivo perseguido por el transporte combinado, que no es otro que el de « contribuir al rápido desarrollo de los intercambios de mercancías necesario para la plena realización del mercado interior y la cohesión de la Comunidad gracias a la interconexión e interoperabilidad de las diferentes redes modales, así como al desarrollo de los modos de transporte menos contaminantes y a la descongestión de las carreteras ».

Asimismo, se establece la distinción entre transporte combinado y transporte multimodal,<sup>32</sup> al señalarse que « el desarrollo del transporte combinado debe enmarcarse en el contexto más amplio del desarrollo del transporte multimodal, el cual tiene en cuenta las posibilidades que ofrecen las vías navegables interiores y el transporte marítimo ».

b. Decisión 93/629/CEE. del Consejo de las Comunidades Europeas. de 29 de octubre de 1993. relativa a la creación de una red transeuropea de carreteras.

Aparece por vez primera en la normativa comunitaria la consideración del papel económico y social fundamental que desempeñan los planes rectores de las redes de infraestructura de transporte, no sólo en el transporte de mercancías, sino también en el de personas, tanto en la Comunidad como en las relaciones con terceros países, tendiéndose progresivamente hacia un sistema de transporte multimodal.

c. Decisión 93/630/CEE. del Consejo de las Comunidades Europeas. de 29 de octubre de 1993. relativa a la creación de una red transeuropea de vías navegables.

Esta norma destaca la importancia del transporte por vía navegable, dadas sus ventajas en términos de costes, su mínimo impacto sobre el medio ambiente y su limitado consumo de energía, así como la disposición, por parte de la navegación interior, de reservas importantes de capacidades por lo que respecta a la capacidad de carga existente y a la utilización de la infraestructura, lo cual permite garantizar una buena complementariedad con los demás modos de transporte.

### 2.7. REGULACIÓN JURÍDICA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

#### 2.7.1. 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),<sup>33</sup> al regular jurídicamente el transporte multimodal, establece lo siguiente:

La estructuración del transporte multimodal en torno a un único contrato de transporte.<sup>34</sup>

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 causante.<sup>35</sup>

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.

## 2.7.2. DERECHO INTERNACIONAL.

Al haberse analizado ya la normativa comunitaria reguladora del transporte multimodal,<sup>36</sup> en este apartado se analizarán los diferentes Convenios en la materia, tanto unimodales como multimodales, si bien será el Convenio de Ginebra, de 24 de mayo de 1980, el que se analizará con mayor profusión dado que en él se regula específicamente el transporte multimodal, objeto de este estudio.

### 2.7.2.1. CONVENIOS UNIMODALES.

a. Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, hecho en Varsovia el 12 de octubre de 1929.<sup>37</sup>

Dada la naturaleza unimodal de este Convenio, su aportación a la regulación jurídica del transporte multimodal internacional es mínima, aplicándose su articulado, exclusivamente, a aquel trayecto que, formando parte de un traslado plural, se realice por vía aérea.

No obstante, interesa destacar algunos artículos del mismo en los que se recogen diferentes manifestaciones que, aún siendo propias del transporte aéreo, podrían aplicarse, en la práctica, al transporte plural. Así, se contemplan:

#### 1. Transporte cumulativo o sucesivo.

Esta modalidad de transporte se contempla en los artículos 1.3. y 30.1., si bien, no debe olvidarse que se trata de preceptos reguladores de carácter unimodal:

##### Artículo 1.3.

*« El transporte que haya de ejecutarse por varios porteadores por vía aérea, sucesivamente, se considerará para la aplicación de este Convenio como transporte único cuando haya sido considerado por las Partes como una sola operación, bien que haya sido ultimado por medio de un solo contrato o por una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de ellos deban ejecutarse íntegramente dentro de un territorio reducido a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de una misma Parte Contratante ».*

##### Artículo 30.1.

*« En los casos de transporte regulados por la definición del tercer párrafo del artículo 1º, que haya de ser ejecutado por diversos porteadores sucesivos, cada porteador que acepte viajeros, equipajes o mercancías se someterá a las reglas*

*establecidas por dicho Convenio y se considerará como una de las Partes Contratantes del contrato de transporte, con tal de que dicho contrato haga referencia a la parte del transporte efectuado bajo su control ».*

#### 2. Transporte complementario.

##### Artículo 18.3.

*« El periodo del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectuare en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo ».*

El artículo 18.3. incluye, como parte del periodo de transporte aéreo y a los solos efectos de presunción iuris tantum, relativa al régimen de responsabilidad por incumplimiento injustificado del operador de transporte, cualquier trayecto efectuado fuera de un aeródromo, siempre que sea en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o transbordo.

#### 3. Transporte combinado.

##### Artículo 31.1.

*« En el caso de transportes combinados efectuados en parte por el aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, las estipulaciones del presente Convenio no se aplicarán más que al transporte aéreo, y si éste responde a las condiciones del artículo 1º ».*

El artículo 31.1. contempla dicha modalidad de transporte al solo objeto de inaplicar las estipulaciones contenidas en el Convenio de Varsovia a los trayectos que, formando parte de un transporte combinado, se hayan efectuado por un medio de transporte distinto del aéreo.

b. Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956.

Este Convenio presenta, como manifestaciones propias del traslado plural, los siguientes supuestos:

#### 1. Transporte cumulativo o sucesivo.

El capítulo VI del Convenio de Ginebra de 1956, lleva por título « Disposiciones relativas al transporte realizado por porteadores sucesivos »<sup>38</sup>, recogiendo su artículo 34<sup>39</sup> la característi-

ca más sobresaliente de esta modalidad de transporte, esto es, la responsabilidad solidaria de todos los porteadores intervinientes, frente al acreedor del transporte, por incumplimiento injustificado del contrato, aún en el caso de no haber causado directamente el daño, pérdida o retraso.

## 2. Transporte superpuesto.

Lo más significativo del Convenio, en lo que a transporte superpuesto se refiere, se contempla en su artículo 2,<sup>40</sup> cuya finalidad es aplicar, a la responsabilidad del operador de transporte por carretera, las normas propias de aquel modo de transporte distinto al de carretera (mar, ferrocarril, vía interior navegable o aire), en el que pudiera localizarse el hecho causante del incumplimiento injustificado del contrato, salvo cuando sean aplicables las disposiciones del artículo 14<sup>41</sup> (descarga circunstancial de la mercancía).

Para ello deben concurrir, cumulativamente, los siguientes requisitos :

Existencia de un contrato de transporte que se halle sometido a dicho Convenio.

Transporte del vehículo de carretera que lleva la carga en otro medio de transporte distinto al de carretera (mar, ferrocarril, vía interior navegable o aire), sin que se produzca ruptura de carga.

Probar que el hecho causante del incumplimiento injustificado del contrato tiene su origen durante el trayecto llevado a cabo por un modo de transporte distinto al de carretera.

Probar que dicho incumplimiento no se ha debido a una acción u omisión del operador de transporte terrestre.

El hecho causante del incumplimiento injustificado del contrato sólo puede suceder « durante » y « por razón del » transporte distinto al de carretera.

### c. Convenio relativo al transporte marítimo internacional de mercancías, hecho en Hamburgo el 31 de marzo de 1978.<sup>42</sup>

A pesar de que la contribución de las llamadas Reglas de Hamburgo al transporte multimodal es bien escasa, a continuación se destacan sus líneas maestras:

Se aplican a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías concertados entre dos Estados diferentes si, de acuerdo con el contrato, el puerto de carga o el puerto de descarga

están situados en un Estado contratante, las mercancías se descargan en uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato y dicho puerto está situado en un Estado contratante, o si el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato se emite en un Estado contratante.

Establecen una atribución más equilibrada y equitativa de los riesgos y responsabilidades entre los porteadores y los cargadores. La responsabilidad se basa en el principio de la culpa o negligencia presunta, esto es, el porteador es responsable siempre que el hecho causante de la pérdida, el daño o la demora tenga lugar mientras las mercancías estén bajo su custodia, y sólo puede eludir la responsabilidad si demuestra que él mismo, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que, razonablemente, podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

La responsabilidad del porteador, de conformidad con las Reglas de Hamburgo, corresponde a la responsabilidad atribuida a los porteadores con arreglo a los Convenios Internacionales que regulan el transporte de mercancías por otras modalidades de transporte, tales como el transporte por carretera y por ferrocarril.

Las partes en un contrato de transporte marítimo no pueden limitar, mediante acuerdo, las responsabilidades y obligaciones que incumben al porteador en virtud de las Reglas. Sin embargo, estas obligaciones y responsabilidades pueden aumentarse.

### d. Convenio relativo a los transportes internacionales de mercancías por ferrocarril, hecho en Berna el 9 de mayo de 1980.

El Convenio aplica el sistema uniforme a aquellos transportes internacionales de mercancías que utilicen, además de líneas férreas, cualesquiera otras terrestres, marítimas o de aguas interiores (con exclusión de las aéreas), previa su inscripción en las listas previstas, a tal efecto, en sus artículos 3.3 y 10, las cuales se encuentran en la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril.<sup>43</sup>

No obstante lo anterior, dicho modelo de regulación uniforme contempla una serie de excepciones, a saber:

El artículo 3.3, primer párrafo, in fine, del Convenio, permite a las líneas no ferroviarias el establecimiento (siempre que no afecten a las reglas de responsabilidad) de « derogaciones que resulten de las condiciones de explotación propias de cada modo de transporte y que sean publicadas en la misma forma que las tarifas ».

El inciso primero del artículo 48.1.<sup>44</sup> de las Reglas Uniformes relativas al transporte internacional de mercancías por ferrocarril, señala que en los transportes por ferrocarril y mar efectuados por las líneas que se expresan en el artículo 2.2. del Convenio, cada Estado podrá añadir un conjunto de causas de exoneración<sup>45</sup> propias del sector marítimo.

El artículo 33.1. del Convenio establece que « las disposiciones relativas a la responsabilidad del ferrocarril en caso de muerte y de lesiones de viajeros no serán aplicables a los daños producidos durante el transporte en líneas no ferroviarias inscritas en la lista de líneas prevista en los artículos 3 y 10 del Convenio », salvo la excepción contemplada por su apartado segundo.

#### 2.7.2.2. CONVENIOS MULTIMODALES.

En este subapartado<sup>46</sup>, se analizará el Convenio de Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, hecho en Ginebra el 24 de mayo de 1980, 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 transporte.<sup>47</sup>

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 operaciones.<sup>48</sup> 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 transporte.<sup>49</sup>

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.).<sup>50</sup>

### 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 mercancías<sup>51</sup>, así como en las Reglas UNCTAD/ICC de 1992,<sup>52</sup> aplicables a los documentos de transporte multimodal (FIATA Multimodal Transport Bill of Lading), en su artículo 2.1.,<sup>53</sup> 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.

Así, en el concepto *amplio*, lo decisivo sería la propia diversidad de régimen jurídico aplicable, aunque los medios « sucesivamente » empleados fueran de idéntica naturaleza.<sup>54</sup>

Por su parte, 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 transporte.<sup>55</sup>

#### 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 »)<sup>56</sup>, 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 depósito.<sup>57</sup>

### 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 1980<sup>58</sup> como en las Reglas UNCTAD/ICC de 1992.<sup>59</sup>

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 cargador.<sup>60</sup>

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 efectivo.<sup>61</sup>

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 destino.<sup>62</sup>

#### 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 pasada,<sup>63</sup> 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 vivos.<sup>64</sup>

#### 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) »<sup>65</sup>, relativas a los documentos de transporte combinados, las cuales, fueron universalmente reconocidas e incorporadas a diversos documentos de transporte tipo, tales como el « Forwarder Bill of Lading (FBL) »<sup>66</sup> y el « Combined Transport Document (COMBIDOC) »<sup>67</sup>

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.<sup>68</sup>

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 reguladoras 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 el mismo. 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)<sup>69</sup>, 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.

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/ICC,<sup>70</sup> 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 operador de transporte multimodal, de acuerdo con los términos de dicho contrato.<sup>71</sup>

b. El documento de transporte multimodal puede o no tener carácter negociable, a juicio del cargador.<sup>72</sup>

c. Cualquier intento, por parte del operador de transporte multimodal, de falsear 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 1980.<sup>73</sup>

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, relativo a las mercancías, en el documento de transporte multimodal, podrá formular reservas en el mismo.<sup>74</sup>

### 3.3.3.1. ESTUDIO PARTICULAR DE LAS RESERVAS EN EL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

#### a. Concepto.

El conjunto más problemático de cuestiones relativas al documento de transporte multimodal guarda 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.

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 aquella no se ajusta, total o parcialmente, a la realidad.

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.

Conforme al artículo 9.1 del Convenio de Ginebra de 1980,<sup>75</sup> la validez de la reserva hecha por el operador de transporte multimodal se supedita a que este último (o la persona que actúa en su nombre), bien « conociendo o teniendo la sospecha razonable de, la inexactitud de la mercancía tomada a su cargo », bien « no dispo-

niendo de los medios racionales (adecuados) para comprobar su veracidad », la haga constar expresamente en el documento de transporte multimodal, especificando los motivos que la justifican. 76

b. Naturaleza Jurídica.

La naturaleza jurídica de las reservas contenidas en un documento de transporte, continúa siendo controvertida. Por este motivo, la doctrina no es pacífica, pues, mientras un sector doctrinal proclama su carácter de cláusula de exoneración de responsabilidad, otro se inclina por considerarlas una cláusula de inversión de la carga de la prueba, al verse alterada la presunción de veracidad del documento de transporte por aquéllas, correspondiendo, por tanto, al tenedor del documento la carga de la prueba de su falsedad.

Esta última posición es contestada por algún autor que, amparándose tanto en la naturaleza del propio documento de transporte como en los Principios Generales del Derecho y la Jurisprudencia, sostiene que la carga de la prueba de la existencia de la obligación y de los hechos que deriva, incumbe al que reclama su cumplimiento por haber sufrido el daño, el cual, deberá ser probado por aquél, considerando a las reservas como meras cláusulas de pérdida del valor de las descripciones realizadas por el cargador.<sup>77</sup>

c. Clases.

Conforme al tenor literal del artículo 9.1. del Convenio de Ginebra de 1980,<sup>78</sup> tanto el operador de transporte multimodal como la persona que actúa en su nombre, pueden insertar en el documento de transporte multimodal, dos clases de reservas relativas a la naturaleza general, marcas, número de bultos o piezas, peso o cantidad de las mercancías y al estado o condición aparente de las mismas, respectivamente,<sup>79</sup> si bien algún autor, atendiendo a la naturaleza jurídica de las mismas, defiende la sola existencia de la primera de ellas.<sup>80</sup>

1. Reservas relativas a la naturaleza general, marcas, número de bultos o piezas, peso o cantidad de las mercancías.

El artículo 9.1, in fine, del Convenio de Ginebra de 1980 establece para la validez de las mismas, la necesidad de que el operador de transporte multimodal o la persona que actúe en su nombre, especifique en el documento de transporte las inexactitudes observadas, los motivos de su sospecha o, en su caso, la ausencia de medios razonables para su comprobación.

2. Reservas relativas a la sospecha razonable acerca de la condición aparente de las mercancías.

El artículo 8.1.b. del Convenio de Ginebra de 1980,<sup>81</sup> establece como elemento esencial del documento de transporte multimodal la mención de la condición aparente de las mercancías tomadas a cargo por el operador, revistiéndose de carácter obligatorio dicha declaración.

No obstante, no puede olvidarse que tratándose de transporte multimodal, será lo frecuente que dichas mercancías se alojen en contenedores (TEU's)<sup>82</sup>, lo cual, circunscribe la declaración del operador de transporte al estado o a la condición del « contenedor »<sup>83</sup>, razón por la que, como ya se ha señalado, algunos autores no consideran esta declaración como una auténtica reserva a la declaración hecha por el cargador, no requiriéndose, por tanto, en este caso, que el operador de transporte multimodal o la persona que actúe en su nombre, especifique en el documento de transporte las inexactitudes observadas, los motivos de su sospecha o, en su caso, la ausencia de medios razonables para su comprobación.<sup>84</sup>

d. Efectos.

Como ya se apuntó al analizar la naturaleza jurídica de las reservas, éstas alteran la presunción de veracidad del documento y por ende, su valor probatorio, siendo la pérdida de éste, en relación con la declaración del cargador relativa a la exactitud de los datos que sobre las mercancías constan en el documento de transporte multimodal, el principal efecto de las mismas, si bien, tal presunción revestirá el carácter de « *iuris et de iure* »<sup>85</sup> o el de « *iuris tantum* »<sup>86</sup>, según se haga valer frente a terceros o frente a las partes, respectivamente.

**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 actualidad.<sup>87</sup>

#### 3.4.1. PERÍODO DE RESPONSABILIDAD.

El Subcomité Internacional del Comité Marítimo Internacional (CMI), se reunió en cuatro ocasiones<sup>88</sup>, 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, conteniendo, entre otras materias, la referente al período de responsabilidad, esto es, 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 », respectivamente.<sup>89</sup>

Asimismo, resulta significativo lo establecido en el artículo 14.2. del Convenio de Ginebra de 1980,<sup>90</sup> respecto del artículo 4.1. de las Reglas UNCTAD/ICC<sup>91</sup>, 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:

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 ellas.<sup>92</sup>

La medida en que los mandatarios, empleados y contratistas independientes del porteador<sup>93</sup> (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 incumplimiento.<sup>94</sup>

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 responsabilidad.<sup>95</sup>

##### a. Retraso en la entrega de las mercancías.

Tanto el artículo 16.2. del Convenio de Ginebra de 1980<sup>96</sup> como el artículo 5.2. de las Reglas UNCTAD/ICC<sup>97</sup>, coinciden en señalar que el retraso en la entrega « ocurre cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente 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 1980<sup>98</sup>, 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 tercero<sup>99</sup>, así como el artículo 6.3. de las Reglas UNCTAD/ICC<sup>100</sup>, 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 1980<sup>101</sup> como en el artículo 5.3. de las Reglas UNCTAD/ICC<sup>102</sup>, 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.

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 1980<sup>103</sup> 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/ICC<sup>104</sup> 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 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 la aplicación de las mismas, 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 conexas.<sup>105</sup>

## **4. CONCLUSIONES.**

### **4.1. Escasa eficacia unificadora del Convenio de Ginebra de 1980 frente a los problemas que plantea el régimen jurídico del transporte multimodal internacional de mercancías.**

El recurso, cada vez más extendido, a una estructura plurimodal del transporte de mercancías reclama, consecuentemente, una regulación jurídica capaz de hacer frente a los problemas que su régimen jurídico plantea. Así, 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, no estando aún en vigor, al no haber sido ratificado por el suficiente número de países.

### **4.2. El conflicto de intereses existente entre el usuario y el operador de transporte, dificulta enormemente la regulación jurídica del contrato de transporte multimodal internacional de mercancías.**

A pesar de que el fenómeno de la multimodalidad del transporte incide en diferentes relaciones contractuales, es la regulación jurídica del contrato de transporte multimodal internacional de mercancías, la que mayores dificultades plantea, debido, en gran medida, al conflicto de inte-

reses existente entre ambas partes contratantes, existiendo controversia en la doctrina a la hora de su tipificación. 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 »), 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 depósito.

Asimismo, dado que la mayor parte de los operadores de transporte se especializan en un singular modo de traslado, lo normal será la presencia de una pluralidad de aquéllos en la ejecución de un transporte multimodal, lo que genera en la práctica dos posiciones enfrentadas:

En primer lugar, la del usuario del transporte (acreedor), el cual, querrá ver satisfecha la prestación prometida por el/los operador/operadores de transporte (deudor/deudores) y, caso contrario, quién/quienes ha/han de resultar finalmente responsable/responsables del incumplimiento injustificado de dicha prestación, por lo que, de las diferentes modalidades contractuales analizadas en este trabajo, obviamente, optará siempre por el transporte cumulativo o sucesivo, al alcanzar esta modalidad de traslado el grado máximo de eficacia jurídica, no sólo porque la totalidad del traslado se vea sometida a un único contrato de transporte, sino, además, porque todos los operadores intervinientes en el mismo, al estar vinculados directamente al contrato de transporte multimodal, responderán del incumplimiento injustificado de éste, ya sean porteadores contractuales o efectivos.

En segundo lugar, la de los operadores de transporte multimodal, los cuales, mientras sigan existiendo diferencias sustanciales entre las diferentes regulaciones jurídicas correspondientes a los distintos modos de transporte, no querrán verse sometidos a esta modalidad de transporte multimodal, por lo que sería conveniente la aproximación entre las regulaciones jurídicas propias de cada modo de transporte.

#### **4.3. La indefinición de las normas reguladoras del documento de transporte multimodal internacional de mercancías crean indefinición en el operador de transporte en cuanto a la limitación de su responsabilidad.**

La relación contractual entre el cargador y el propietario de la carga, en la mayoría de los casos, se encuentra regulada por un conoci-

miento de embarque u otro documento de transporte similar, cuyas normas reguladores presentan cierto grado de indefinición, siendo el conjunto más problemático las cuestiones relacionadas 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.

No obstante lo anterior, faltaría por determinarse el régimen jurídico aplicable a la posición del operador de transporte que ha de responder, frente al usuario del transporte, del incumplimiento injustificado de una determinada operación de traslado multimodal. En la actualidad, se vienen utilizando dos sistemas (« uniforme » y « de red ») que no están exentos de dificultades, sobre todo, mientras sigan existiendo diferencias sustanciales en cuanto a la gravosidad del régimen de responsabilidad por incumplimiento injustificado.

#### **4.4. El Derecho interno de los Países Bajos, al regular un único contrato de transporte multimodal internacional de mercancías, no sólo evita la inseguridad jurídica creada por la concurrencia de diferentes sistemas en la regulación jurídica de la responsabilidad del operador de transporte, sino también protege la posición contractual del usuario del transporte, principal artífice del auge experimentado por el transporte multimodal internacional de mercancías en la actualidad.**

Si de lo que se trata es de proteger la posición contractual del usuario del transporte, la regulación jurídica del transporte multimodal contemplada por el Código civil holandés, - la cual, gira en torno a un único contrato de transporte, en el que se contempla, tanto el caso de que no sea posible localizar el origen del hecho causante del incumplimiento injustificado de la prestación por el operador de transporte multimodal (aplicándose entonces la regulación jurídica correspondiente al modo de transporte en el que sí haya sido posible localizar dicho hecho causante) como la aplicación del régimen de responsabilidad que sea más beneficioso al cargador, 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) -, parece ser, hoy por hoy, la solución más acertada a la problemática del régimen jurídico del transporte multimodal internacional de mercancías .

#### **4.5. La regulación jurídica del contrato de transporte multimodal internacional de mer-**

**cancias, más allá de la cuestión de la responsabilidad, debe facilitar 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.**

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, relativas 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, 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, hacen necesario la cooperación de todos los sectores comerciales interesados en la elaboración de un régimen jurídico del transporte multimodal internacional de mercancías que fuera ampliamente aceptable y que se pudiera aplicar en un breve período.

Finalmente, 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 que no sólo reformulen y codifiquen leyes y prácticas, generalmente aceptadas en las condiciones actuales, sino también innoven dichas prácticas.

## 5. NOTAS

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

<sup>2</sup> 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 (*vid.* 2.7.2.1. CONVENIOS UNIMODALES, p. 40).

### <sup>3</sup> 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.>>.

<sup>4</sup> Vid. *infra*, artículo 1.3. del Convenio de Ginebra de 1980, nota 51, p. 46.

<sup>5</sup> Vid. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, Carlos, *Contratos Internacionales*, Tecnos, 1997, Madrid, p. 588.

<sup>6</sup> El sistema del transporte unitario con subtransporte inspira la solución del *Uniform Commercial Code* norteamericano para determinados transportes mixtos. Por su parte, la presencia de auxiliares y sustitutos ha sido tratada en diferentes proyectos internacionales sobre transporte de mercancías.

<sup>7</sup> Vid. SÁNCHEZ ANDRÉS, Aníbal, « El transporte combinado de mercancías », *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 135-136, 1975, pp. 56 y 57.

<sup>8</sup> Vid. 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, modificada por las Directivas 79/5/CEE, de 19 de diciembre de 1978 ; 82/3/CEE, de 21 de diciembre de 1981; 82/603/CEE, de 28 de julio de 1982 ; y 91/224/CEE, de 27 de marzo de 1991, así como la Directiva 92/106/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros.

<sup>9</sup> En relación a la figura del transporte combinado existe en la doctrina española una cierta imprecisión terminológica, siendo las denominaciones más frecuentes para referirse a esta modalidad de traslado, las de transporte de servicio combinado, transporte sucesivo y transporte acumulativo.

<sup>10</sup> Vid. AGARITHIS, Regina and TSIMPLIS, Michael N., « The proposed US Carriage of Goods by Sea Act », *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* [1999] LMCLQ 1-160, PART 1, February 1999, p. 137.

<sup>11</sup> Vid. *infra*, 2.5. INCIDENCIA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE, p. 12.

<sup>12</sup> Este fenómeno arranca de mediados del Siglo XX, irrumpiendo con especial profusión en el ámbito del transporte marítimo, aunque fue el transporte terrestre el que empleó, por vez primera, en el año 1926, el contenedor de mercancías, en concreto, los ferrocarriles ingleses y continentales, si bien, su utilización masiva se llevará a cabo por los transportistas por carretera con ocasión de la guerra de Vietnam.

En su desarrollo y evolución se distinguen dos etapas: la primera, centrada en las rutas entre los más relevantes focos industriales del mundo, tales como América del Norte, Australia y Europa ; la segunda, exponente tanto del desarrollo pleno del transporte multimodal como de la adaptación y evolución del contenedor para albergar un mayor número de mercancías diferentes.

<sup>13</sup> En el ámbito comunitario, será la Directiva 79/5/CEE, 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, la que introduzca, con carácter experimental

en su articulado, como un medio más de transporte de mercancías, el contenedor de 20 pies o más, aplicándose con carácter permanente por la Directiva 82/3/CEE, de 21 de diciembre de 1981, por la que se modifica, nuevamente, la Directiva 75/130/CEE.

<sup>14</sup> Este término hace referencia a los diversos métodos de reunir cierto número de bultos pequeños para manipularlos como una unidad de dimensiones normalizada, mediante la utilización de equipos mecánicos, o de embalar bultos grandes y difíciles de manejar y estibar en unidades de dimensiones normalizadas, que también pueden ser manipuladas por medios mecánicos, con objeto de disminuir y justificar las operaciones, eliminándose con ello la manipulación de cargas fraccionadas, así como reducir los gastos generales del transporte (a este respecto, *vid.* Documento redactado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD) (Nueva York, 1970).

<sup>15</sup> A pesar de que el empleo del contenedor es el instrumento que ha alcanzado mayor éxito y aceptación, existen otros instrumentos que permiten que el transporte de mercancías pueda realizarse sin ruptura de carga, entre ellos, destaca el « Ferroutage » (traslado por ferrocarril del vehículo de carretera que contiene las mercancías) y el « Trasroulage » ( traslado por vía marítima, durante una parte del trayecto, del vehículo cargado de mercancías), el cual, en función de que la carga o manutención sea horizontal o vertical, recibe el nombre de « *roll on/roll off* » o « *lift on/lift off* ».

<sup>16</sup> La integración de los puertos en la red multimodal europea requiere la priorización de aquellos proyectos de interés común que mejoren los enlaces con otros modos de transporte, en especial, el ferrocarril y las vías navegables, así como la puesta en práctica de proyectos de intercambio electrónico de datos (EDI) que optimicen las comunicaciones entre los puertos y sus clientes, aligerando trámites y mejorando el servicio y la gestión portuaria. En este sentido, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), al examinar la labor futura en el ámbito del comercio electrónico, tras la elaboración de la Ley Modelo de la CNUDMI sobre comercio electrónico en su vigésimo noveno período de sesiones en 1996, estudió una propuesta en la que se le pedía que incluyera en su programa de trabajo un examen de las prácticas y leyes actuales en la esfera del transporte marítimo internacional de mercancías, con miras a determinar la necesidad de normas uniformes en aquellas esferas en que no existieran dichas normas y a fin de lograr una mayor uniformidad de las leyes.

<sup>17</sup> *Vid. supra*, 2.1. CONCEPTO, p. 3.

<sup>18</sup> *Vid.* LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, Carlos, *op. cit.*, pp. 592 a 595.

<sup>19</sup> *Vid.* art. 3.2. del Convenio de Ginebra de 1980.

<sup>20</sup> *Vid.* SÁNCHEZ ANDRÉS, Aníbal, *op. cit.*, p. 58

<sup>21</sup> No obstante, el Convenio de Varsovia de 1929, para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, contradice expresamente lo arriba señalado, en sus artículos 1.3. (*vid. infra*, p. 35), 30.2 y 30.3 ( estos dos últimos, se reproducen a continuación).

« Artículo 30.

2. En el caso de que se trate de un transporte de tal índole, el viajero o sus causahabientes no podrán recurrir sino contra el porteador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se hubiera producido el accidente o el retraso, salvo en el caso en que, por estipulación expresa, el primer porteador haya asegurado la responsabilidad para todo el viaje.

3. Si se trata de equipaje o mercancías, el expedidor tendrá recurso contra el primer porteador, y el destinatario que tenga derecho a la entrega, contra el último, y uno y otro podrán además proceder contra el porteador que hubiere efectuado el transporte en el curso del cual se haya producido la destrucción, pérdida, avería o retraso. Dichos porteadores serán solidariamente responsables ante el expedidor y el destinatario. ».

<sup>22</sup> *Vid.* SÁNCHEZ ANDRÉS, Aníbal, *op. cit.*, pp. 59 a 62.

<sup>23</sup> 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.

<sup>24</sup> Como ya se dirá (*vid. infra*, 2.7.1. DERECHO INTERNO, p. 33), - 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 holandés, 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.

<sup>25</sup> 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.

<sup>26</sup> *Vid. supra*, 2.3. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA HEGEMONÍA ECONÓMICA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL, p. 9.

<sup>27</sup> 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, no incide particularmente en el marco jurídico comunitario del transporte multimodal.

<sup>28</sup> *Vid.* artículos 1.1., 4.1. y 8 de la Directiva 79/5/CEE.

<sup>29</sup> La Directiva 79/5/CEE, en su Preámbulo, considera su extensión, con carácter experimental, « para comprobar si los motivos políticos y económicos que están en la base de dicha Directiva (75/130/CEE) son igualmente válidos para estos otros transportes (el contenedor, entre otros) ».

<sup>30</sup> La extensión referida, provocó la sustitución del título de la Directiva 75/130/CEE, a través de su artículo 1.1 :

« La Directiva 75/130/CEE será modificada como sigue:

1 . El título será sustituido por el texto siguiente:

« Directiva del Consejo de 17 de febrero de 1975, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros. »

<sup>31</sup> **Artículo 10 de la Directiva 92/106/CEE:**

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del 1 de julio de 1993. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

<sup>32</sup> *Vid. supra*, 2.2. DISTINCIÓN DE FIGURAS AFINES, p. 4.

<sup>33</sup> « *Nieuw Burgerlijk Wetboek* »

<sup>34</sup> *Vid. supra*, 2.5.1.1. d. El transporte cumulativo o sucesivo, p. 17.

<sup>35</sup> El Derecho holandés opta por el « sistema de red » frente al « sistema uniforme ». A mayor abundamiento, *vid. supra*, 2.5.2. DIMENSIÓN OBJETIVA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL, p. 20.

<sup>36</sup> *Vid. supra*, 2.6. MARCO JURÍDICO GENERAL DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL DERECHO COMUNITARIO, p. 24.

<sup>37</sup> El Convenio de Varsovia de 1929 fue modificado por el Protocolo de La Haya, de 28 de septiembre de 1955 y complementado por la Convención de Guadalajara, de 18 de septiembre de 1961. Posteriormente, fue nuevamente modificado por el Protocolo Adicional 2, hecho en Montreal, el 25 de septiembre de 1975; firmado por España el 30 de septiembre de 1981; ratificado por Instrumento de 20 de diciembre de 1984; depositado el 8 de enero de 1985; entrando en vigor el 15 de febrero de 1996, de conformidad con el art. 7, Capítulo III, de dicho Protocolo Adicional (B.O.E. núm. 147, de fecha 20 de junio de 1997).

<sup>38</sup> El título original es << CHAPTER VI - PROVISIONS RELATING TO CARRIAGE PERFORMED BY SUCCESSIVE CARRIERS >>.

<sup>39</sup> **Artículo 34** : « If carriage governed by a single contract is performed by successive road carriers, each of them shall be responsible for the performance of the whole operation, the second carrier and each succeeding carrier becoming a party to the contract of carriage, under the terms of the consignment note, by reason of his acceptance of the goods and the consignment note ».

<sup>40</sup> **Artículo 2** : « 1. Where the vehicle containing the goods is carried over part of the journey by sea, rail, inland waterways or air, and, except where the provisions of article 14 are applicable, the goods are not unloaded from the vehicle, this Convention shall nevertheless apply to the whole of the carriage. Provided that to the extent it is proved that any loss, damage or delay in delivery of the goods which occurs during the carriage by the other means of transport was not caused by act or omission of the carrier by road, but by some event which could only occurred in the course of and by reason of the carriage by that other means of transport, the liability of the carrier by road shall be determined not by this convention but in the manner in which the liability of the carrier by the other means of transport would have been determined if a contract for the carriage the goods alone had been made by the sender with the carrier by the other means of transport in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport. If, however, there are no such prescribed conditions, the liability of the carrier by road shall be determined by this convention.

2. If the carrier by road is also himself the carrier by the other means of transport, his liability shall also be determined in accordance with the provisions paragraph 1 of this article, but as if, in his capacities as carrier by road and carrier by the other means of transport, he were two separate persons.».

<sup>41</sup> **Artículo 14** : « 1 . If for any reason it is or becomes impossible to carry out the contract in accordance with the terms laid down in the consignment note before the goods reach the place designated for delivery, the carrier shall ask for instructions from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12.

2. Nevertheless, if circumstances are such as to allow the carriage to be carried out under conditions differing from those laid down in the consignment note and if the carrier has been unable to obtain instructions in reasonable time the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12, he shall take such steps as seem to him to be in the best interests the person entitled to dispose of the goods. ».

<sup>42</sup> El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo Internacional de Mercancías, fue aprobado el 31 de marzo de 1978 en una Conferencia diplomática convocada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en Hamburgo, República Federal de Alemania. El Convenio se basa en un proyecto preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI).

Las Reglas de Hamburgo establecen un régimen jurídico uniforme que regula los derechos y obligaciones de los cargadores, portadores y consignatarios en virtud de un contrato de transporte marítimo. Su punto focal es la responsabilidad de un porteador por la pérdida y daño de las mercancías y el retraso en la entrega. También tratan de la responsabilidad del cargador por las pérdidas sufridas por el porteador y por el daño sufrido por el buque, así como de ciertas responsabilidades del cargador con respecto a las mercancías peligrosas. Otras disposiciones de las Reglas de Hamburgo se refieren tanto a los documentos de transporte emitidos por el porteador, incluidos los conocimientos de embarque y los documentos de transporte no negociables, como a las reclamaciones y acciones en virtud del Convenio.

El Convenio entró en vigor el 1 de noviembre de 1992 para los 20 Estados siguientes: Barbados, Botswana, Burkina Faso, Chile, Egipto, Guinea, Hungría, Kenya, Lesotho, Líbano, Malawi, Marruecos, Nigeria, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Sierra Leona, Túnez, Uganda y Zambia. A 1 de agosto de 1994, otros dos Estados habían entrado a ser partes en el Convenio, a saber, Austria y Camerún.

<sup>43</sup> *Vid.* CLARKE, Malcom, « The transport of goods in Europe : patterns and problems of uniform law », *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* [1999] LMCLQ 1-160, PART 1, February 1999, pp. 36 a 70.

<sup>44</sup> **Artículo 48.1.** : « In rail-sea transport by the services referred to in Article 2, 2 of the Convention each State may, by requesting that a suitable note be included in the list of lines or services to which the Uniform Rules apply, indicate that the following grounds for exemption from liability will apply in their entirety in addition to those provided for in Article 36. ».

<sup>45</sup> **Artículo 48.1.** : « [...] The carrier may only avail himself to these grounds for exemption if he proves that the loss, damage or exceeding of the transit period occurred in the course of the sea journey between the time when the goods were loaded on board the ship and the time when they were discharged from the ship. The grounds for exemption are as follows:

(a) act, neglect or default on the part of the master, a mariner, pilot or the carrier's servants in the navigation or management of the ship;

(b) unseaworthiness of the ship, if the carrier proves that the unseaworthiness is not attributable to lack of due diligence on his part to make the ship seaworthy, to ensure that it is properly manned, equipped and supplied or to make all parts of the ship in which the goods are loaded fit and safe for their reception, carriage and protection;

(c) fire, if the carrier proves that it was not caused by his act or fault, or that of the master, a mariner, pilot or the carrier's servants;

(d) perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;

(e) saving or attempting to save life or property at sea;

(f) the loading of goods on the deck of the ship, if they are so loaded with the consent of the consignor given in the consignment note and are not in wagons.

<sup>46</sup> 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.

<sup>47</sup> 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.

<sup>48</sup> « 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; ».

<sup>49</sup> « 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, *vid.* art. 3.2.

<sup>50</sup> **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. ».

<sup>51</sup> **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.

<sup>52</sup> 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.

<sup>53</sup> **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.

<sup>54</sup> 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.

<sup>55</sup> 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.

<sup>56</sup> 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.

<sup>57</sup> *Vid. ZERPA ALEMÁN, Pilar del Carmen, La responsabilidad en el transporte multimodal, revista « Vector Plus », p. 70.*

<sup>58</sup> **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.

<sup>59</sup> **Artículo 2.4. del Convenio de Ginebra de 1980:** Consignor means the person who concludes the multimodal transport contract with the multimodal transport operator.

<sup>60</sup> **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.

<sup>61</sup> *Vid. supra*, 2.5.1.1.d. El transporte cumulativo o sucesivo, p. 17.

<sup>62</sup> **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.

<sup>63</sup> *Vid. supra*, artículo 1.3. del Convenio de Ginebra de 1980, nota 51, p. 46.

<sup>64</sup> **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.

<sup>65</sup> 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).

<sup>66</sup> Conocimiento de embarque para el transporte combinado, de carácter negociable, de la Federación Internacional de Transitarios (FIATA).

<sup>67</sup> Documento de transporte combinado del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) y la Asociación Internacional de Armadores (INSA).

<sup>68</sup> *Vid. supra*, 2.7.2.1. CONVENIOS UNIMODALES, p. 34.

<sup>69</sup> *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.

<sup>70</sup> **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.

<sup>71</sup> **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, *vid.* artículos 2.6. y 3 de las Reglas UNCTAD/ICC.

<sup>72</sup> **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, *vid.* artículos 6 y 7 del citado Convenio, así como los artículos 2.6. y 4.3. de las Reglas UNCTAD/ICC.

<sup>73</sup> 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.”.

<sup>74</sup> *Vid. infra*, artículo 9.1. del Convenio de Ginebra de 1980, nota 75, p. 58.

<sup>75</sup> **Artículo 9.1. del Convenio de Ginebra de 1980:** If the multimodal transport document contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the multimodal transport operator or a person acting on his behalf knows, or has reasonable grounds to suspect, do not accurately represent the goods actually taken in charge, or if he has no reasonable means of checking such particulars, the multimodal transport operator or a person acting on his behalf shall insert in the multimodal transport document a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

Cfr. con el **artículo 3 de las Reglas UNCTAD/ICC:** Evidentiary effect of the information contained in the multimodal transport document. The information in the MT document shall be prima facie evidence of the taking in charge by the MTO of the goods as described by such information unless a contrary indication, such as “shipper’s weight, load and count”, “shipper-packed container” or similar expressions, has been made in the printed text or superimposed on the document. Proof to the contrary shall not be admissible when the MT document has been transferred, or the equivalent electronic data interchange message has been transmitted to and acknowledged by the consignee who in good faith has relied and acted thereon.

<sup>76</sup> En este sentido, el Convenio de Ginebra de 1980, recoge la postura de nuestra jurisprudencia en relación al conocimiento de embarque (por todas ellas, *vid.* STS, de 3 de junio de 1949).

<sup>77</sup> *Vid.* RODRIGO DE LARRUCEA, J., « Estudio particular de las reservas en el documento de transporte multimodal », *Revista General de Transporte. General Review.* Instituto Europeo de Estudios Marítimos. Noviembre, 1992, pp. 7 y 8.

<sup>78</sup> *Vid. supra*, nota 75, p.58 (cfr. el tenor literal del mismo con el artículo 3 de las Reglas UNCTAD/ICC).

<sup>79</sup> *Cfr.* el artículo 9.1. del Convenio de Ginebra de 1980 (*vid. supra*, nota 75, p. 58) con los apartados a) y b) del artículo 8 del mismo(*vid. supra*, nota 70, p. 55).

<sup>80</sup> *Vid.* RODRIGO DE LARRUCEA, J., *op. cit.*, p. 8.

<sup>81</sup>*Vid. supra*, nota 70, p. 55.

<sup>82</sup> TEU : *Twenty Equivalent Unit* (contenedor de 20 pies y peso máximo de 20,3 toneladas).

<sup>83</sup> En este caso, lo que es fácilmente verificable por el operador de transporte multimodal es el peso de las mercancías y la condición externa del contenedor, siendo poco práctico, cuando este último ha sido sellado, requerir a aquél para que proceda a la apertura y posterior comprobación de su contenido, salvo que se permita con anterioridad, a los empleados o representantes del porteador, que participen en su carga y estiba, única posibilidad de que la declaración contenida en el documento se ajuste a la realidad. Por este motivo, el artículo 3 de las Reglas UNCTAD/ICC (*vid. supra*, nota 75, p. 58), permite que el documento de transporte multimodal contenga fórmulas tales como “*shipper’s weight, load and count*” (a cargo y cuenta del cargador), “*shipper-packed container*”(contenedores recibidos) u otras similares.

<sup>84</sup> *Vid.* RODRIGO DE LARRUCEA, J., *op. cit.*, p. 8.

<sup>85</sup> **Artículo 10.b) del Convenio de Ginebra de 1980 :** Evidentiary effect of the multimodal transport document. Except for particulars in respect of which and to extent to which a reservation permitted

under article 9 has been entered: Proof to the contrary by the MTO shall not be admissible if the multimodal transport document is issued in negotiable form and has been transferred to a third party, including a consignee, who has acted in good faith in reliance on the description of the goods therein.

**Artículo 3 de las Reglas UNCTAD/ICC:** Evidentiary effect of the information contained in the multimodal transport document. The information in the MT document shall be prima facie evidence of the taking in charge by the MTO of the goods as described by such information unless a contrary indication, such as “shipper’s weight, load and count”, “shipper-packed container” or similar expressions, has been made in the printed text or superimposed on the document. [...]

<sup>86</sup> **Artículo 10.a) del Convenio de Ginebra de 1980 :** Evidentiary effect of the multimodal transport document. Except for particulars in respect of which and to extent to which a reservation permitted under article 9 has been entered: The multimodal transport document shall be prima facie evidence of the taking in charge by the MTO of the goods as described therein.

**Artículo 3 de las Reglas UNCTAD/ICC:** Evidentiary effect of the information contained in the multimodal transport document. [...] Proof to the contrary shall not be admissible when the MT document has been transferred, or the equivalent electronic data interchange message has been transmitted to and acknowledged by the consignee who in good faith has relied and acted thereon.

<sup>87</sup> 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.

<sup>88</sup> 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.

<sup>89</sup> 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.

<sup>90</sup> **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.”.

<sup>91</sup> **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.

<sup>92</sup> 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.

<sup>93</sup>A estas personas se las denominó « portadores ejecutores » por el Subcomité Internacional del CMI, si bien, en la actualidad, dicha expresión se encuentra sujeta a revisión.

<sup>94</sup> Esta cuestión presenta mayor dificultad, existiendo criterios muy dispares. Así, mientras que unos imponen a dichos portadores (ejecutores) plena responsabilidad « extracontractual », negándoles 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 « portadores 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 « portadores ejecutores » asumiría la responsabilidad correspondiente al Ordenamiento jurídico aplicable, si fuera el único porteador y hubiera contratado directamente con el cargador.

<sup>95</sup> 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.

<sup>96</sup> **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. ».

<sup>97</sup> **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.

<sup>98</sup> **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.

<sup>99</sup> **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.

<sup>100</sup> **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.

<sup>101</sup> **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.

<sup>102</sup> **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.

<sup>103</sup> **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.”.

<sup>104</sup> **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.

<sup>105</sup> *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.

## 5. BIBLIOGRAFÍA.

AA. VV., AGARITHIS, Regina and TSIMPLIS, Michael N., « The proposed US Carriage of Goods by Sea Act », *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* [1999] LMCLQ 1-160, PART 1, February 1999.

AA. VV., GABALDÓN GARCÍA, José Luis y RUIZ SOROA, José María, « El contrato de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento », *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, editorial Marcial Pons, Madrid, Barcelona, 1999.

AA. VV., HERNÁNDEZ MARTÍ, J., « Contrato de transporte de mercancías por mar », *Contratación Internacional*, editorial Tirant lo Blanch, 2ª edición, Valencia, 1999.

AA. VV., LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, Carlos, « El contrato de transporte multimodal internacional de mercancías », *Contratos Internacionales*, editorial Tecnos, Madrid, 1997.

AA. VV., RUIZ SOROA, José María, « El contrato de transporte marítimo internacional de mercancías », *Contratos Internacionales*, editorial Tecnos, Madrid, 1997.

CLARKE, Malcom, « The transport of goods in Europe : patterns and problems of uniform law », *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* [1999] LMCLQ 1-160, PART 1, February 1999.

FERNÁNDEZ ROSAS, José Carlos, « Derecho marítimo internacional », *Derecho del Comercio Internacional*, editorial Eurolex, Madrid, 1996.

HARDY IVAMY, E. R., « Bills of lading », *Carriage of Goods by Sea*, editorial Butterworths, 13ª edición, London and Edinburg, 1989.

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

RODRIGO DE LARRUCEA, J., « Estudio particular de las reservas en el documento de transporte multimodal », *Revista General de Transporte. General Review. Instituto Europeo de Estudios Marítimos*. Noviembre, 1992.

SÁNCHEZ ANDRÉS, Anibal, « El transporte combinado de mercancías », *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 135-136, 1975.

ZERPA ALEMÁN, Pilar del Carmen, « La responsabilidad en el transporte multimodal ». *Revista Vector Plus*. Madrid, 1999.

Informe del Secretario General de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, correspondiente al 34º período de sesiones (2001), relativo a la « posible labor futura en materia de Derecho de transporte ». Viena, 25 de junio a 13 de julio de 2001. A/CN. 9/497.

## 6. LEGISLACIÓN.

Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, hecho en Varsovia el 12 de octubre de 1929.

Protocolo de La Haya, de 28 de septiembre de 1955 , por el que se modifica el Convenio de Varsovia de 1929.

Don Antonio Carlos Morales Morillas

Convención de Guadalajara, de 18 de septiembre de 1961, por la que se complementa el Convenio de Varsovia de 1929.

Protocolo Adicional 2, hecho en Montreal, el 25 de septiembre de 1975, por el que se modifica el Convenio de Varsovia de 1929.

Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956.

Convenio relativo al transporte marítimo internacional de mercancías, hecho en Hamburgo el 31 de marzo de 1978.

Convenio relativo a los transportes internacionales de mercancías por ferrocarril, hecho en Berna el 9 de mayo de 1980.

Convenio de Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, hecho en Ginebra el 24 de mayo de 1980.

Decisión 93/628/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 29 de octubre de 1993, relativa a la creación de una red transeuropea de transporte combinado.

Decisión 93/629/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 29 de octubre de 1993, relativa a la creación de una red transeuropea de carreteras.

Decisión 93/630/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 29 de octubre de 1993, relativa a la creación de una red transeuropea de vías navegables.

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.

Directiva 79/5/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 19 de diciembre de 1978, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes de mercancías combinados ferrocarril-carretera entre Estados miembros.

Directiva 82/3/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 21 de diciembre de 1981, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes de mercancías combinados ferrocarril-carretera entre Estados miembros.

Directiva 82/603/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 28 de julio de 1982, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes de mercancías combinados ferrocarril-carretera entre Estados miembros.

Directiva 91/224/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 27 de marzo de 1991, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes de mercancías combinados ferrocarril-carretera entre Estados miembros.

Directiva 92/106/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros.

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.