

1-798880

TUCH. DE  
W641ct  
1988  
c.2

UNIVERSIDAD DE CHILE/FACULTAD DE DERECHO  
DEPARTAMENTO DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO

EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL  
EN EL DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO

MEMORIA DE PRUEBA PARA OPTAR  
AL GRADO DE LICENCIADO EN  
CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIA-  
LES.

UNIVERSIDAD DE CHILE



35601006836807

PROFESOR GUIA: DIEGO GUZMAN LATORRE

DENISE WIDMER FONTANNAZ

XIMENA DOÑA BAEZA



Tesis  
W641ct  
1988  
c.2

SANTIAGO DE CHILE

1988

24444

## I N D I C E

---

INTRODUCCION .....	1
Breve reseña de los convenios existentes a la fecha en materia de transporte internacional.....	6
Reglas de La Haya .....	7
Convenio de C.I.M. (Berna) .....	9
Convenio de Ginebra .....	10
Convenio de Varsovia .....	12
Reglas de Hamburgo .....	13
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacinal de Mercancías .....	14
CAPITULO I	
DISPOSICIONES GENERALES .....	16
Definiciones .....	16
Ambito de aplicación .....	21
Aplicación obligatoria .....	22
Reglamentación y control del transporte multimodal ...	<u>23</u>
CAPITULO II	
DOCUMENTACION .....	26
Emisión del documento de transporte multimodal .....	<u>26</u>
Documento de transporte multimodal negociable .....	28
Documento de transporte multimodal no negociable .....	<u>29</u>
Contenido del documento de transporte multimodal .....	<u>30</u>
Reservas en el documento de transporte multimodal ....	<u>37</u>
Valor probatorio del documento de transporte multimodal .....	<u>39</u>



Responsabilidad por omisiones o falsas declaraciones intencionales .....	40
Garantía proporcionada por el expedidor .....	40
Otros documentos .....	43
 CAPITULO III	
RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL.	45
Período de responsabilidad .....	48
Responsabilidad del operador de transporte multimodal por sus empleados, agentes y otras personas .....	51
Fundamentos de la responsabilidad .....	52
Causas concurrentes (de responsabilidad) .....	56
Limitación de la responsabilidad .....	57
Daños localizados .....	61
Responsabilidad extracontractual .....	62
Pérdida del derecho a la limitación a la responsabi- lidad .....	64
 CAPITULO IV	
RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR .....	67
Norma General .....	67
Normas especiales relativas a las mercancías peligró- sas .....	68
 CAPITULO V	
RECLAMACIONES Y ACCIONES .....	75
Aviso de pérdida, daño o retraso .....	75
Prescripción de las acciones .....	81
Jurisdicción .....	84
Arbitraje .....	90

CAPITULO VI

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS .....	93
Estipulaciones contractuales .....	93
Avería gruesa .....	96
Otros convenios .....	96
Unidad de cuenta o unidad monetaria y conversión .....	99

CAPITULO VII

CUESTIONES ADUANERAS .....	103
Tránsito Aduanero .....	103

ANEXO

Disposiciones sobre cuestiones aduaneras relativas al transporte multimodal internacional de mercancías .....	105
--	-----

CONSIDERACIONES FINALES .....	112
-------------------------------	-----

BIBLIOGRAFIA .....	116
--------------------	-----



## I N T R O D U C C I O N

El comercio exterior y el transporte, son por esencia, inseparables. El transporte físico de mercancías ha debido efectuarse siempre de puerta a puerta, pero mediante una relación entre el usuario y varios transportistas en la enorme mayoría de los casos y, ello es especialmente válido, para el comercio exterior chileno, en atención a la situación geográfica de Chile cuyo transporte exige, casi siempre, un tramo marítimo.

Dentro de los diversos modos de transporte de carga que existen en la actualidad (marítimo, vía navegable interior, carretero, ferroviario y aéreo), es indudable que el cambio técnico en el transporte marítimo ha sido revolucionario, en el que la generalización del uso del contenedor ha contribuido decisivamente a facilitar las operaciones de carga y descarga portuaria, que con frecuencia constituían un estrangulamiento en la cadena del transporte.

Sale fuera de los límites del presente trabajo entregar detalles de los distintos sistemas nuevos de transporte masivo de carga que se utilizan en la actualidad en el tramo marítimo.

Se pueden citar los siguientes sistemas que se identifican por el tipo de buque que emplean:

- a) sistema con buque portacontenedores,
- b) sistema con buque portapaletas,
- c) sistema con buque portagabarras,
- d) sistema con buque autotransbordo,



- e) sistema con buques de uso múltiple,
- f) sistema con buques polivalentes.

Algunos de estos sistemas requieren una utilería portuaria especial (buques portacontenedores y de uso múltiple) y otro, el de autotransbordo, amplio espacio de maniobra y pavimento resistente.

La infraestructura terrestre (carretera y ferroviaria) debe ser adecuada para atender con oportunidad los flujos de carga ya que los puertos, en esta técnicas de transporte masivo, no se conciben como lugares de almacenamiento.

Las nuevas técnicas de transporte de puerta a puerta han producido excelentes rendimientos y perceptibles ahorros en los costos unitarios, además de otras ventajas largas de enumerar.

Estos adelantos pueden verse entorpecidos y aún desaparecer si las tramitaciones administrativas, especialmente en los puntos de transbordo y en los terminales, no se efectúan con la celeridad que requiere la fluidez del transporte moderno. Amén de que ellas son excesivamente costosas.

La persona que desea transportar su mercancía, dispone de diversas alternativas para conseguir un transporte de puerta a puerta; para ello puede contratar los siguientes servicios:

- a) Servicio proporcionado por un "forwarder" o transitorio;
- b) Transporte combinado efectuado por un transportista unimodal; y
- c) Transporte multimodal internacional.



Un "forwarder" o transitario es un especialista que se encarga de efectuar o hacer efectuar el transporte de puerta a puerta, resolviendo los problemas técnicos, administrativos o comerciales que se pueden presentar en la realización del servicio prestado.

Entre los aspectos principales del servicio prestado por los transitarios figuran:

- a) Información al usuario sobre las rutas de transporte más rápidas y económicas;
- b) información al usuario sobre los embalajes adecuados para su carga;
- c) ejecución de los trámites aduaneros;
- d) manejo de documentos del comercio internacional;
- e) contrato de las rutas y modos de transporte más convenientes para el usuario;
- f) consolidación de cargas diversas en cargamentos mayores o en unidades de transporte;
- g) contrato del seguro de la carga para el usuario;
- h) información a los usuarios sobre almacenes de depósito y de distribución;
- i) emisión y entrega de los documentos del transporte y de los documentos del transitario; y
- j) supervigilancia del desplazamiento de las mercancías.

El transporte combinado efectuado por un transportista unimo-



dal, se regula por diversos convenios internacionales, los que regulan un solo modo de transporte pero que permiten, dentro de ciertas condiciones, el transporte de puerta a puerta empleando adicionalmente otros modos de transporte.

Entre ellos está el Convenio de Varsovia de 1929, que reglamenta el transporte aéreo, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de Mercancías, del 31 de Marzo de 1978, etc..., de los que más adelante se hablará.

Por último, el transporte multimodal, denominación que oficialmente corresponde ahora a lo que hasta hace años atrás se conocía como transporte combinado, ha encontrado su síntesis en la redacción y aprobación en Ginebra el 24 de Mayo de 1980, de un convenio internacional que ha recibido el nombre de Convenio de las Naciones Unidas, sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, en adelante, el Convenio.

Los Estados partes en el presente Convenio tuvieron las siguientes consideraciones para celebrarlo, las que reproducimos en forma textual por encontrarlas lo suficientemente claras;

"1.- Que el transporte multimodal Internacional es uno de los medios que facilita la expansión ordenada del comercio mundial.

2.- La necesidad de promover el desarrollo de servicios de transporte multimodal adecuado, económico y eficiente que permitan atender las necesidades de cada tráfico.

3.- La conveniencia de asegurar el desarrollo ordenado del



transporte multimodal internacional en beneficio de todos los países y la necesidad de considerar los problemas especiales de los países en tránsito.

4.- La conveniencia de establecer ciertas reglas relativas al transporte de mercancías mediante contratos de transporte multimodal internacional, con inclusión de disposiciones equitativas sobre la responsabilidad de los operadores del transporte multimodal.

5.- La necesidad de que el presente Convenio no afecte a la aplicación de ningún convenio internacional concerniente a la reglamentación y al control de las operaciones de transporte.

6.- El derecho de todo Estado a reglamentar y controlar, en el ámbito nacional, los operadores y las operaciones de transporte multimodal.

7.- La necesidad de tomar en consideración los intereses y problemas especiales de los países en desarrollo, por ejemplo en lo que se refiere a la introducción de nuevas tecnologías, la participación en los servicios multimodales de sus porteadores y operadores nacionales, la relación costo-eficacia de tales servicios y la máxima utilización de la mano de obra local y de los seguros locales.

8.- La necesidad de garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de servicios de transporte multimodal y los intereses de los usuarios de tales servicios.

9.- La necesidad de facilitar los trámites aduaneros, teniendo debidamente en cuenta los problemas de los países en tránsito."



Este convenio presenta algunas características especiales de mucha importancia:

a) Establece la libertad del usuario de optar por los servicios multimodales, determinados jurídicamente en el Convenio, o por los servicios de transporte segmentado, es decir, por servicios de puerta a puerta no regidos por el convenio;

b) No afecta a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y al control de las operaciones de transporte;

c) La responsabilidad del transportista, llamado operador de transporte multimodal, debe basarse en el principio de la presunción de culpa o negligencia.

La puesta en práctica de este Convenio representará para algunos países esforzarse al máximo en su evolución y desarrollo de su infraestructura en materia de transportes.

El Convenio además, deja de manifiesto que al hablar de países en desarrollo, y en vías de desarrollo, no es cuestión de comparación del valor de la renta per cápita a nivel nacional, sino referido exclusivamente al tema mismo del transporte.

#### BREVE RESEÑA DE LOS CONVENIOS EXISTENTES A LA FECHA EN MATERIA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

El convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, en su articulado hace mención a "otros convenios", y con ello quiso referirse a los acuerdos internacionales que rigen otros modos de transporte



unimodal, y ellos son:

a) Convenio de Bruselas (25 de Agosto de 1924) que incorpora las Reglas de La Haya de 1922.

b) Convenio de Berna (25 de Octubre de 1952), conocido por la sigla C.I.M.

c) Convenio de Ginebra (19 de Mayo de 1956), conocido por la sigla C.M.R.

d) Convenio de Varsovia (12 de Octubre de 1929).

e) Protocolo de La Haya (28 de Septiembre de 1955).

f) Convenio de Guatemala (08 de Marzo de 1971).

g) Proyectos de modificaciones de las reglas de La Haya (1968), conocidas como Reglas de Visby.

h) Convenio de las Naciones Unidas (1978), conocido como Reglas de Hamburgo.

#### REGLAS DE LA HAYA (Bruselas, 1924).

Se refiere al transporte internacional de mercancías por mar, desde el momento de la carga al de la descarga.

Entiende por porteador al naviero y su obligaciones básicas son: cuidar de la navegabilidad del buque, prepararlo para recibir la carga, preparar la carga, estiba, conservación, transporte, vigilancia, cuidado y descarga de la mercancía y efectuar el transporte; entregar al cargador el conocimiento de embarque al recibo de la mercancía a bordo y entregar la mercancía al receptor en destino.

El porteador responde de la culpa comercial, pero no de la



culpa náutica, ni de los llamados riesgos exceptuados, entre los cuales se incluye el incendio y la fuerza mayor, habiendo de responder en todo caso de su debida diligencia en cuanto a la pretensión de exoneración.

El Convenio prohíbe cualquier pacto por el cual se pretenda el porteador excusar su responsabilidad.

La responsabilidad del porteador por pérdida o daño a la mercancía se refiere al valor de ésta, en la medida en que haya sido declarado y, en caso de no haber declaración de valor, al de la mercancía en el puerto de embarque, con una limitación por bulto o unidad de medida.

La mercancía por cualquier concepto peligrosa puede ser inutilizada o descargada por el capitán, con responsabilidad del cargador por los daños directos o indirectos.

El cargador responde de la exactitud de los datos aportados al porteador, según figuran en el conocimiento de embarque.

El conocimiento ha de contener la identificación del buque; origen y destino; identificación del cargador; las del receptor o la mención de haber sido expedida a la orden en su caso; la de la mercancía, el número de bultos o cantidad de mercadería.

El conocimiento sienta la presunción "iuris tantum" de haber recibido el porteador la mercancía en la forma descrita. La retirada de la mercancía en destino sienta, análogamente, la presunción de recibirla en buen estado, salvo protesta dentro de 24 horas por daños aparentes o de tres días en caso de daños no aparentes, con término de prescripción de un año.



CONVENIO C.I.M. (Berna, Octubre de 1952).

Su ámbito es el transporte con carta de porte directo que cubra dos o más estados, expedida según modelo standard aprobado y en idioma a determinar mediante disposiciones contenidas en el convenio.

Dicho documento ha de contener: el lugar y fecha de su expedición, las designaciones de los ferrocarriles de procedencia y destinatario; designación de la mercancía (peso, especificación e identificación); indicación de los documentos acompañados para despacho; firma del remitente; lugar de la entrega; tarificación; el interés en la entrega; el régimen de los gastos; el importe del reembolso y el itinerario.

El remitente es responsable de la exactitud de las indicaciones que figuren en la carta de porte con derecho del ferrocarril a la comprobación y con eventual régimen de sobretasas en el caso de evidenciarse la intención de defraudar a la empresa porteadora.

La tarificación requiere publicidad y la tarifa ha de contener todos los elementos necesarios para la determinación del precio del transporte.

La designación de itinerario incumbe al expedidor con sujeción a ciertos criterios de carácter general.

Los plazos de entrega de la mercancía son reglamentarios.

La operación de carga incumbe al ferrocarril o al remitente según lo que rija en el lugar de origen salvo lo dispuesto en



el convenio.

La obligación de entrega de la mercancía por el ferrocarril en destino es directa, con derecho de reclamación del receptor dentro del término de un año, en términos generales, y con pago de los gastos, los cuales se rigen por el sistema de cláusulas de franquicia, que el remitente puede insertar en la carta de porte para determinar el régimen al respecto, entre remitente y receptor.

En caso de fuerza mayor el ferrocarril debe de pedir instrucciones al remitente o puede transportar de oficio la mercancía con modificación de itinerario.

El ferrocarril asume la responsabilidad por la ejecución del contrato y los ferrocarriles subsiguientes entran en igual régimen de conformidad con la carta de porte primitiva, abarcando esta responsabilidad a los daños por demora en la entrega salvo culpa del derechohabiente, corriendo la carga de la prueba en cualquier caso sobre el ferrocarril.

La indemnización por pérdida de la mercancía es limitada. Este hecho no rige en caso de avería ni en el de demora en la entrega.

CONVENIO C.M.R. (Ginebra, Mayo de 1956).

Su ámbito se extiende al transporte por carretera a título oneroso entre países diferentes, según carta de porte en que ha de constar el lugar y fecha de su redacción, nombres y domicilios del remitente, del transportista y del destinatario; lugar de la entrega; denominación de la mercancía e índole del embalaje; número de bultos e identificación de los



mismos; instrucciones para la aduana e indicación de sujeción al convenio.

El remitente es responsable de la exactitud de las indicaciones que figuren en la carta de porte con derecho del portador a la comprobación y, en su caso, a la anotación de reservas al respecto en el documento de porte, dando fe dicho documento de las condiciones del contrato, salvo prueba en contrario.

El destinatario tiene derecho a la inmediata entrega de las mercancías contra recibo, en destino. Por la entrega de la mercancía o por demora en tal entrega puede el receptor reivindicar sus derechos frente al transportista.

Las circunstancias de fuerza mayor hacen incurrir al transportista en la obligación de pedir instrucciones al remitente con derecho a resarcirse de los gastos causados, salvo el derecho, en el caso de ser la mercancía perecedera, de poder venderla dentro de la normativa específica de este convenio.

El transportista responde de la pérdida total o parcial de la mercancía, de lo que se exonera en tanto haya habido culpa del derechohabiente, quedando la prueba a cargo del transportista.

La indemnización por pérdida total o parcial se rige por el valor de la mercancía en Bolsa o en mercado corriente. Cabe la declaración de valor en la carta de porte, en cuyo caso tanto el precio del transporte, como la indemnización en su caso se registrarán por él.

Cuando se da transporte fraccionado entre diversos transpor-



tistas asume, cada uno de ellos, la responsabilidad total, incurriendo en obligación por la mera aceptación de la carta de porte.

El término de prescripción es de un año.

CONVENIO DE VARSOVIA (Octubre de 1929).

Se refiere al transporte aéreo de mercancías. Es requisito básico la internacionalidad y admite la posibilidad de reputar de único al transporte complejo.

El título del transporte es la carta de porte aéreo, que ha de presentar el expedidor de la mercancía y ha de aceptar el porteador en tres ejemplares originales. Es título del contrato, acuse de recibo de la mercancía y título negociable.

Las indicaciones que ha de contener el referido documento son consímiles a las del conocimiento de embarque.

El cuadro obligacional tocante a la declaración de mercancías es similar al que se da en el transporte marítimo bajo el régimen de conocimiento de embarque. Las indicaciones de la carta de porte aéreo crean una presunción de veracidad.

El porteador es responsable por daños a la mercancía, salvo probada debida diligencia de su parte.

La recepción y la entrega de la mercancía sin protesta crean la presunción de recepción y entrega en buen estado y de conformidad con la carta de porte aéreo. El término para inversión de carga de la prueba mediante protesta a la recepción de la mercancía es de siete días y el término de caducidad de la acción de dos años.



REGLAS DE HAMBURGO (Naciones Unidas 1978).

Revalorizan el contenido y el espíritu de las Reglas de La Haya y actualizan las soluciones a los problemas que allá quedaron sin respuesta y a los que han venido planteando las nuevas situaciones tecnológicas.

El ámbito del convenio es referido al contrato de transporte por mar desde que el porteador se hace cargo de la mercancía en el puerto de carga hasta su entrega, con lo cual se resuelve la nada fácil situación de la mercancía recibida para embarque.

El porteador responde por daños o pérdida de la mercancía y por retraso en la entrega, de conformidad con el concepto de demora o retraso que depara el propio convenio.

En el muy debatido supuesto de incendio se zanjó tan polémica cuestión sobre la base de que el actor, al reclamar, ha de probar que el incendio fuere producido por culpa o negligencia del porteador, o de sus dependientes o agentes.

Los límites de la deuda del porteador por responsabilidad se elevan. Las salvaguardas y los límites de la deuda por responsabilidad son válidos tanto en el supuesto de culpa contractual como en el de la extracontractual, perdiéndose tal derecho cuando haya dolo o negligencia por parte del porteador.

El aviso de daños o pérdida de la mercancía produce los mismos efectos que en las reglas de La Haya, de invertir la carga de la prueba respecto de la acción de perjuicio que emana de tales daños o pérdida. Pero se introduce la novedad



de que decae el actor en su acción si dentro del término de noventa días después de producido el daño o pérdida, no comunica un avance de su reclamación al porteador.

EL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE  
MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS, DE 1980

En 1972 en Ginebra, se celebró la conferencia sobre Tráfico Internacional de Contenedores, de donde surgieron interrogantes, temores e inquietudes respecto de este incipiente transporte multimodal.

De ahí surgió la necesidad de recomendar a la UNCTAD la adopción de medidas para proseguir con los estudios acerca del transporte multimodal y sus implicaciones.

En los años siguientes, en el área latinoamericana, se organizaron reuniones de tipo regional donde pudo apreciarse la necesidad de estudiar con profundidad el impacto que causaría el Transporte Multimodal en el comercio internacional de cada país y su gravitación en los costos del transporte, en las balanzas de pago, en las políticas aseguradoras nacionales y en el desarrollo de las marinas mercantes, como así mismo su incidencia en las medidas de protección de sus bodegas. Por otra parte se notó honda preocupación por el posible costo social a causa de una eventual disminución de la mano de obra no calificada que podría derivar de la introducción de esta nueva modalidad de transporte.

A causa de ello es que al proyecto original se le fueron incorporando cláusulas de derecho público que constituyen una novedad en la materia.



El texto del Convenio está integrado por ocho partes y un anexo, precedido de cláusulas preambulares, pudiendo afirmarse que el régimen de responsabilidad que consagra tiene una marcada afinidad con los lineamientos establecidos en las reglas de Hamburgo de 1978.

Este trabajo pretende hacer un análisis del articulado del Convenio, en base a todas las conclusiones de las comisiones preliminares a la aprobación del Convenio, para lograr así una mayor comprensión de él.

Es por ello que decidimos transcribir textualmente el articulado antes de su análisis.



## C A P I T U L O I

### DISPOSICIONES GENERALES

#### DEFINICIONES

El Convenio en su Artículo 1 No. 1 señala: "Por "transporte internacional" se entiende el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente. Las operaciones de recogida y entrega de mercancías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal, según se definan en este contrato, no se considerarán un transporte multimodal internacional".

Hay que insistir en que el transporte no ha de ser unimodal ni tan siquiera localmente considerado. Con ello se ha venido a obviar casos de dudas sobre el ámbito de aplicación del Convenio, cuando interviene transporte aéreo y cuando las operaciones de recogida y de entrega pueden llegar a crear una apariencia de multimodalidad. Se requiere esencialmente unidad de contrato por cuanto hay unicidad de transporte, con abstracción de la pluralidad diversificada de modos del transporte, que en esto consiste la multimodalidad.

El criterio es que si un transporte por más de un modo está en su totalidad contenido en un convenio internacional existente, no hay transporte multimodal internacional en el



sentido del convenio.

Artículo 1 No.2.- "Por "operador de transporte multimodal" se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato".

Hay que entender que quien celebra u otorga un contrato, asume la responsabilidad de su cumplimiento, por lo que cabe interpretar la existencia de una cierta redundancia en la redacción.

Artículo 1 No.3.- "Por "contrato de transporte multimodal" se entiende el contrato en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías".

El contrato al que se refiere el presente numerando no es el documento al que alude el número siguiente, sino que éste es solamente el título que hace prueba del primero.

Artículo 1 No.4.- "Por "documento de transporte multimodal" se entiende el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato".

El Convenio, al definirlo "se entiende por ..." le atribuye



el carácter de constatación del contrato de la misma manera que los conocimientos marítimo y aéreo o la carta de porte acreditan la existencia de contratos de transporte marítimo, o aéreo, o terrestre, respectivamente.

Prueba además el documento, la toma en custodia y la iniciación consiguiente de una responsabilidad del operador de transporte multimodal de igual modo como el conocimiento de embarque marítimo es prueba de la puesta a bordo de la mercancía.

La obligación de entrega que emana de este numerando que culmina la ejecución del contrato por parte del operador de transporte multimodal es instrumentalizada por vía de la obligación de custodiar, sin la cual aquella no existiría.

La titulación del documento no es elemento esencial al no aparecer en el Convenio la exigencia de tal titulación con caracteres de sacramentalidad.

Artículo 1 No.5.- "Por "expedidor" se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal, o toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al operador de transporte multimodal en relación con el contrato de transporte multimodal".

El vocablo "expedidor" planteó problemas en cuanto a semántica y a inclusión en el Convenio. La redacción definitiva que prosperó, suscitó reservas y enmiendas respecto de la segunda



parte de este numerando, por entender que quien por si o por otro entrega efectivamente la mercancía, determina una situación distinta del sujeto de la primera ocasión. En el segundo se quiere ver el supuesto del vendedor free on board (F.O.B.) que entrega la mercancía al operador de transporte multimodal designado por el comprador F.O.B. quien en la venta F.O.B. pura, designa al porteador.

Artículo 1 No.6.- "Por "consignatario" se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías".

La palabra consignatario es de uso peligroso y un tanto viciosa, siendo preferible el uso de la voz destinatario. En la medida en que "consignar a" es remitir algo a alguien, el destinatario es un consignatario, pero si esta voz ha sido empleada en el Convenio, lo ha sido en el sentido de "consignee", inglés que es tanto como destinatario.

Para los efectos concretos del Convenio, ese destinatario ha de ser autorizado. El Convenio no se extiende en los pormenores de la autorización y, por ende, hemos de entender que cualquier autorización de las permitidas por la ley y utilizadas como costumbre general, será suficiente.

ARTICULO 1 No.7.- "El término "mercancías" comprende cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o de embalaje análogo, si ha sido suministrado por el expedidor".

Hay que interpretar a la mercancía en su sentido inglés de "commodity" (mercancía embalada) más que "good" (mercancía sin embalar).

Pero dando por sentado que las definiciones introductorias de



los convenios internacionales son limitativas de los conceptos contenidos en sus textos y no académicas, este apartado no debe ser interpretado en el sentido de abarcar todo aquello que el Convenio quiere que sean mercancías, sino de manera muy específica en que los containers, los pallets y los elementos de unificación son también mercancía, en concordancia con el Artículo 18 No. 2 letra a), como se verá más adelante.

ARTICULO 1 No.8.- "Por "convenio internacional" se entiende un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional".

La referencia está hecha a los demás convenios a que en diversas ocasiones se refiere concretamente el presente, y que conocemos como convenio C.M.R.; convenio C.I.M.; Reglas de Varsovia y Reglas de Hamburgo.

Artículo 1 No.9.- "Por "ley imperativa" se entiende toda ley referente al transporte de mercancías de cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulación contractual en perjuicio del expedidor".

La imperatividad atribuida a la ley nacional es una redundancia, porque promulgada que haya sido con los requisitos que disponga el ordenamiento constitucional de cada país, la ley se convierte en imperativa. Sin embargo la expresión final, relativa al expedidor, o al receptor, o al destinatario, esclarecen la intención del precepto, el que ha sido puesto en relación a la cuestión de la limitación de la deuda por responsabilidad del porteador.



Artículo 1 No.10.- "La expresión "por escrito" comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex".

La disposición del presente numerando no es limitativa y con ello se deja franca puerta abierta a los sistemas propuestos de tarjeta perforada y demás soluciones para la confección de los documentos de transporte multimodal.

#### AMBITO DE APLICACION

El Convenio, en su Artículo 2 señala "Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte multimodal entre lugares situados en dos Estados, siempre que: ..."

Lo preceptuado en este inciso debe entenderse a la luz de lo dispuesto en los Artículos 1 No. 1 y 30 No. 4, en orden a que este último excluye del Convenio, o mejor dicho, descalifica de multimodal a algunas formas de transporte mixto.

Salta a la vista que la intención del Convenio es conseguir que resulten bajo su ámbito los más de los contratos de transporte multimodal internacional, o sea, la mayor parte del tráfico, en el sentido de que los contratos operativos en un instante dado constituyen ese tráfico. Es una forma indirecta de conseguir uniformidad de tratamiento.

Artículo 2 letra a) "el lugar, estipulado en el contrato de transporte multimodal, en que el operador de transporte multimodal haya de tomar las mercancías bajo su custodia esté situado en su Estado Contratante; o

Artículo 2 letra b) "el lugar, estipulado en el contrato de



transporte multimodal, en que el operador de transporte multimodal haya de hacer entrega de las mercancías esté situado en un Estado Contratante".

El criterio es elástico en el sentido de que las letras a) y b) del presente artículo están unidos en términos de disyuntiva, con lo cual se dilata el vínculo territorial en lugar de restringirlo.

Este concepto de ámbito está en consonancia con la definición del Artículo 1 No. 1 y parte del principio de la toma en custodia, resolviendo así, de conformidad con los criterios que prosperaron en la Reglas de Hamburgo (Artículo 4 No.1), lo que, al aprobarse las reglas de la Haya respecto al conocimiento recibido para embarque constituyó un problema que la práctica y el derecho vivo han venido resolviendo sin sanción legal, desde 1924.

#### APLICACION OBLIGATORIA

Artículo 3 No.1.- "Cuando se haya celebrado un contrato de transporte multimodal que, conforme al Artículo 2, se rija por el presente Convenio, lo dispuesto en el presente Convenio será de cumplimiento obligatorio a tal contrato".

Artículo 3 No.2.- "Ninguna disposición del presente Convenio afectará al derecho del expedidor a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado".

Este Artículo encuentra corroboración en el Artículo 28 y especialmente en sus numerandos 1 y 2, en los cuales se analiza la obligatoriedad de aplicación y se garantiza, o procura garantizar, que jamás se produzcan situaciones de



perjuicio para el expedidor o para el receptor, o que tiendan a minimizar la responsabilidad del operador de transporte multimodal.

La facultad del expedidor de elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado también figura en el preámbulo.

#### REGLAMENTACION Y CONTROL DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 4 No.1.- "El presente Convenio no afectará a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concerniente a la reglamentación y el control de las operaciones de transporte, ni será incompatible con tal aplicación.

Artículo 4 No.2.- El presente Convenio no afectará al derecho de todo Estado a reglamentar y controlar en el ámbito nacional las operaciones de transporte multimodal y los operadores de transporte multimodal, ni en particular a su derecho a adoptar disposiciones sobre las consultas, especialmente antes de que se introduzcan tecnologías y servicios nuevos, entre los operadores de transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de explotación, la concesión de licencias a los operadores de transporte multimodal, la participación en el transporte y todas las demás medidas que respondan a los intereses económicos y comerciales nacionales.

Artículo 4 No.3.- El operador de transporte multimodal cumplirá las leyes aplicables del país en que opere y las



disposiciones del presente Convenio".

Estamos en presencia de otra norma de derecho público que consagra el Convenio y reafirma lo establecido en el preámbulo al confirmar que el Convenio no afectará al derecho de todo Estado a reglamentar y controlar, en el ámbito nacional, tanto las operaciones de transporte multimodal como los operadores, rescata para cada Estado el derecho a adoptar las disposiciones sobre consultas y sobre las condiciones y modalidades de explotación, incluida la concesión de licencias a los operadores de transporte multimodal. La introducción del sistema de "licencias" para poder operar en un determinado país ha generado tradicionalmente, cierto nerviosismo entre los operadores internacionales de cualquier actividad económica. En general, por razones de mayor estabilidad, prefieren someterse a las estipulaciones de la legislación de fondo, antes de quedar a merced de un sistema reglamentario de licencia con la posibilidad de su caducidad más o menos intempestiva.

La conjugación de las obligaciones que emanan de ambos cuerpos legales, es decir, del Convenio y de la legislación relativa a transporte multimodal del país de referencia, es materia que ha de resolver el operador de transporte multimodal al plantear el transporte y al elaborar el cuerpo de la propuesta que haya de hacer al interés de la mercancía que acuda a él para un transporte multimodal. Las situaciones con que se puede encontrar el operador de transporte multimodal en cuanto al contraste entre la ley nacional y el Convenio pueden ser de: complementación; de coincidencia, y de contradicción. Las dos primeras no plantean problema, como



no sea en el área de los costos, que pueden verse elevados en porciones variables como consecuencia de la necesidad de haber de cumplir requisitos relativamente duplicados.

En cuanto a la contradicción, la vinculación voluntaria que asume el operador de transporte multimodal al contratar en términos del Convenio, se traduce en que desde ese momento se convierte en obligatorio para él, le obliga a analizar las diversas variantes de planteamiento, si las hay, so pena de no poder efectuar el servicio de referencia.



## C A P I T U L O   I I

---

### DOCUMENTACION

Siendo el transporte multimodal una sola operación desde el punto de vista jurídico, toda su realización se ejecuta al amparo de un documento. El Convenio establece la obligación del operador de emitir un documento como prueba del contrato, el cual podrá asumir la característica de negociable o no, a elección del expedidor. La modalidad de emisión de la pertinente documentación no ofrece dificultades y, en términos generales, se repiten los conceptos usuales en materia mercantil. Se ha criticado en muchos fueros la extensa lista de datos que integran el documento de transporte multimodal, especialmente, teniendo en cuenta que la ausencia de uno o varios de ellos no afecte la naturaleza jurídica del documento, a condición de que, al menos, acredite que el operador de transporte multimodal ha tomado la mercancía bajo su custodia, y se ha comprometido a entregarla de conformidad con las cláusulas del contrato.

#### EMISION DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 5 No. 1.- "El operador de transporte multimodal, cuando tome las mercancías bajo su custodia, emitirá un documento de transporte multimodal que, a elección del expedidor, será negociable o no negociable".

Artículo 5 No. 2.- "El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de transporte multimodal o por una persona autorizada al efecto por él".



Artículo 5 No. 3.- "La firma en el documento de transporte multimodal podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o eléctrico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el documento de transporte multimodal".

Artículo 5 No. 4.- "Si el expedidor conviene en ello, podrá emitirse un documento no negociable de transporte multimodal utilizando cualquier medio mecánico o de otra índole que deje constancia de los datos que según se indica en el Artículo 8 han de figurar en el documento de transporte multimodal. En tal caso, el operador de transporte multimodal, después de tomar las mercancías bajo su custodia, entregará al expedidor un documento legible que contenga todos los datos así registrados, y ese documento se considerará, a los efectos de las disposiciones del presente Convenio, un documento de transporte multimodal".

Ciertamente parece oportuno que el documento de transporte multimodal sea negociable, con lo cual se conferiría un estatuto más uniforme a dicho documento, sin perjuicio de que efectivamente se negocie o nó. Por lo demás, el régimen de responsabilidad del operador de transporte multimodal tiende a corroborar esto. Efectivamente, él asume la responsabilidad de su ejecutor y contrata actuando como "principal" (Artículo 1 No.2) y no como "agente de", o "por cuenta de" un expedidor quien, según este artículo, eligirá entre la negociabilidad o nó del documento.

La firma del documento de transporte multimodal es obligato-



ria, habida cuenta de los términos incondicionales de la redacción del numerando 2o.. Se admite la firma por persona autorizada. Esta autorización ha de ser expresa, de conformidad con la expresión "al efecto" que figura en el texto, de manera que hay que entender que no bastará un poder general, sino que la escritura de poder habrá de mencionar expresamente dicha autorización.

El numerando 4o. al hablar de "documento legible" consagra el principio de ausencia de formalismo, toda vez que su único condicionamiento es la legibilidad.

#### DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL NEGOCIABLE

Artículo 6 No.1.- "Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma negociable:

- a) se extenderá a la orden o al portador;
- b) si se extiende a la orden, será transferible por endoso;
- c) si se extiende al portador, será transferible sin endoso;
- d) si se emite un juego de varios originales, se indicará el número de originales de que consta el juego;
- e) si se emiten copias, cada una de ellas deberá llevar la mención "copia no negociable".

Artículo 6 No.2.- La entrega de las mercancías sólo podrá obtenerse del operador de transporte multimodal, o de la persona que actúe por cuenta de éste, contra devolución del documento de transporte multimodal negociable, debidamente endosado de ser necesario.

Artículo 6 No.3.- El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías



si, habiéndose emitido el documento de transporte multimodal en un juego de varios originales, el operador, o la persona que actúe por cuenta de éste, ha entregado de buena fe las mercancías contra devolución de uno de esos originales".

De conformidad con la redacción condicional de este artículo se desprende de que es optativo emitir el documento en forma negociable o nó. Como sabemos, las formas de documento negociable que admite el derecho son "a la orden" o "al portador" a cuya doctrina general acerca de negociabilidad de documentos, títulos, valores, habrá que remitirse. En el contexto de nuestra legislación nacional, habrá que entender la negociabilidad en relación a la letra de cambio.

El texto del numerando 2o. de este artículo es concluyente, significando con ello que la mercancía no puede ser entregada de otro modo al receptor como no sea devolviendo éste, necesariamente, el documento y endosándolo, en su caso, a quien le entregue la mercancía.

Con respecto al numerando 3o. de este artículo, debemos señalar que la eficacia liberatoria de la entrega de la mercancía responde a los criterios ordinarios en materia de doctrina de las obligaciones y por lo mismo supone que el número de originales sea plural y que la entrega haya sido hecha de buena fe.

#### DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL NO NEGOCIABLE

Artículo 7 No.1.- "Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma no negociable se mencionará el nombre del consignatario.



Artículo 7 No.2.- El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías si las entrega al consignatario cuyo nombre figura en el documento de transporte multimodal no negociable o a cualquier otra persona conforme a las instrucciones recibidas al efecto, en general por escrito".

Nos encontramos frente al caso en que el título se convierte en nominativo. Los criterios de identificación del nominado para la recepción de la mercancía no los resuelve el Convenio. Para ello habrá que recurrir a la doctrina general acerca de títulos nominativos. Es obvio que existe una responsabilidad para el operador de transporte multimodal o de su agente o representante por negligencia, si quien efectúa la entrega no toma las cautelas a que obliga una razonable diligencia.

El numerando 2o. no hace sino reiterar lo que se dijo respecto del Artículo 6, aunque en ese caso se trataba del documento negociable.

En cuanto a las modificaciones del hombre que figura en el título para la entrega, aunque pudieran surgir efectos semejantes a los del documento negociable (entrega a persona distinta que la contemplada), consiste en el supuesto del todo diverso, porque no se hace la modificación del nominado a la orden de éste, sino como consecuencia de un pacto que se traduce en las instrucciones a que se refiere directamente el texto.

#### CONTENIDO DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL



Artículo 8 No.1.- "En el documento de transporte multimodal deberán constar los datos siguientes:"

La redacción es aparentemente taxativa, porque no figura la oposición "entre otros" que dejaría claramente sentado el criterio de que se puede hacer figurar en el documento indicaciones que no constan específicamente entre las mencionadas. Decimos que es aparente porque donde el precepto no distingue no debe distinguir el hermeneuta y, en definitiva el artículo que comentamos obliga a que los elementos de conocimientos enunciados ordenadamente desde la letra a) hasta la letra o) si figuren.

Artículo 8 No. 1, letra a) "La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor".

El concepto de naturaleza de la mercancía es una expresión que se contrapone al de su denominación comercial y se insiste en que sea precisamente la naturaleza, esto es, la virtud, calidad o propiedad de la mercancía como cosa, precisamente, como un medio por demás adecuado para la seguridad jurídica del operador de transporte multimodal, quien así sabe que cautelas haya de tomar para la organización del transporte que le es encomendado. Por ello el término "general" que se utiliza o el calificativo de "principales" bien pudo haberse eliminado en el Convenio, ya que viene de



las Reglas de La Haya y también figuró en la Reglas de Hamburgo.

Artículo B No.1, letra b) "el estado aparente de las mercancías".

No es una información suministrada por el expedidor sino que resulta del examen de la mercancía, contradictorio o no, antes de quedar ellas bajo la custodia del operador de transporte multimodal.

Artículo B No. 1, letra c) "el nombre y el establecimiento principal del operador de transporte multimodal;"

El calificativo de "principal" del establecimiento merece un comentario desfavorable ya que éste no añade seguridad jurídica a la parte que contrata con el operador de transporte multimodal, toda vez que esa seguridad emana del artículo 2; por el contrario, crea perplejidad acerca del sujeto pasivo de cualquier reclamación. Las consecuencias pueden ser graves según se de al establecimiento (que quiere decir domicilio) del operador de transporte multimodal un mero significado de identificación, en cuyo caso no sería menester referirlo al establecimiento "principal", o bien según se pretenda fundamentar en la cita del establecimiento la solución de un problema de competencia, porque las alternativas pueden llegar a ser muchas y sobre todo, el hecho de que el establecimiento "principal" del operador de transporte multimodal podrá siempre argüir que no ha contratado dicho transporte combinado.

Artículo B, letra d) "el nombre del expedidor".



Es una identificación necesaria a los efectos de sentar claramente el nexo causal entre un expedidor determinado y la mercancía objeto del transporte y causal del documento.

Artículo 8, letra e) "el nombre del consignatario, si ha sido comunicado por expedidor;

Artículo 8, letra f) el lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia";

Se trata de la identificación del lugar y tiempo en que la mercancía queda bajo custodia del operador de transporte multimodal y por ende, el momento en que empieza a correr la responsabilidad del mismo, de conformidad con los artículos 1 No.1 y 14 del presente Convenio.

La identificación del lugar no viene condicionada a nada más que a la claridad suficiente como para que se pueda dilucidar exactamente donde habrá de hacerse cargo de la mercancía el operador de transporte multimodal, tanto para permitirle reivindicar el derecho a que le sea entregada a los objetos del contrato, como para determinar en que lugar se inició la mora del operador de transporte multimodal, si incurre en ella. Por tanto puede ser indicación suficiente el nombre de un puerto determinado, no obstante que en ocasiones ha de ser necesaria la identificación de un lugar preciso del propio puerto. Lo mismo cabe decir respecto a la fecha, que puede ser una fecha de calendario, o un intervalo comprensivo de varias de ellas; o una fecha aproximada o parte de un día o a una hora determinada.



Artículo 8, letra g) "el lugar de entregas de las mercancías;

Artículo 8, letra h) la fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes".

Tal como se indica, esta mención no es del todo necesaria a menos que haya acuerdo entre las partes.

Artículo 8, letra i) "una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no negociable".

Esta mención es obligatoria.

Artículo 8, letra j) "el lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal".

Esta mención es necesaria para los efectos de identificación del documento y en general para todos los efectos ordinarios en materia de obligaciones.

Artículo 8, letra k) "la firma del operador de transporte multimodal o de la persona autorizada al efecto por él".

A este respecto ya se había hecho un comentario en la página 26 al analizar el artículo 5 No. 2.

Artículo 8, letra l) "el flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario".



Esta mención, que constituye la contraprestación del interés de la mercancía por el cumplimiento de las obligaciones que asume el operador de transporte multimodal es necesaria para determinar, de manera cuantificada, lo que es causa jurídica del contrato para el operador de transporte multimodal. A nuestro parecer, la totalidad de la redacción de esta letra es equívoca, por cuanto puede inducir a confusión respecto de la unidad del contrato de transporte multimodal.

Artículo 8, letra m) "el itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte multimodal".

Se trata de la descripción del recorrido. En cuanto a los puertos de transbordo, se refiere a los previstos, si son conocidos. Esta redacción deja franca entrada a cualquier modificación o rectificación posterior, no solamente por el modo condicional de la redacción "si se conocen en el momento de la emisión del documento", sino también porque los previstos no tienen por que ser de manera irreversible los que se cumplan en la realidad. Efectivamente, la previsión se asienta sobre la base de lo que sea razonable y tiene por límite la debida diligencia del responsable de la operación, quien puede verse obligado, por circunstancias de toda índole, a variar tales puntos de transbordo.

Piénsese que la base de la responsabilidad del operador de transporte multimodal yace sobre el concepto de la diligencia de resultado y para la consecución de ese resultado útil, dispone de la latitud necesaria en cuanto a la elección de



medio.

Artículo 8, letra n) "la declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 28".

La declaración de subordinación al Convenio ha de quedar expresamente contenida en el documento de transporte multimodal, disposición por lo demás muy oportuna porque subsistirá en ocasiones una larga digresión acerca de la operatividad de la normativa del Convenio al respecto, y la experiencia de otros convenios internacionales así lo demuestra. Por otra parte se ha recogido con esta mención el espíritu de la Cámara de Comercio Internacional, cuando, al difundir al máximo la utilización de los incoterms, ha recomendado insistentemente que constara mención expresa en el contrato de que se regiría por tales incoterms.

Artículo 8, letra o) "cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita el documento de transporte multimodal".

La limitación a la sumisión de las partes al Convenio no fue expresamente nombrada pero se encuentra implícita en el Artículo 28, numerando 30 que sienta la nulidad de cláusulas contractuales determinadas (fraude al expedidor o al receptor). Además, dicho precepto consagra al Convenio como ley entre las partes y por tanto, deja como ilícitas las cláusulas que a él se oponen.

Artículo 8, No.2.- "La omisión en el documento de transporte multimodal de uno o varios de los datos a que se refiere el



párrafo - 1 - de este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como documento de transporte multimodal, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 4 del Artículo 1".

Respecto a este numerando no fue tomada en cuenta una propuesta que representaba al documento de transporte multimodal como "expresión formal" del transporte multimodal.

El artículo 1 numerando 4 atribuye al contrato el carácter de prueba, sin la cual el documento no será un documento de transporte multimodal. Además, en el Artículo 1 numerando 4o. se especifica lo que el documento, el contrato, ha de acreditar en relación con las obligaciones de transporte, de custodia y de entrega, por parte del operador de transporte multimodal.

#### RESERVAS EN EL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 9 No.1.- "Si el documento de transporte multimodal contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado bajo su custodia, o si no tiene medios razonables para verificar esos datos, el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste incluirá en el documento de transporte multimodal una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los



datos.

Artículo 9 No.2.- Si el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste no hace constar en el documento de transporte multimodal el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el documento de transporte multimodal que las mercancías se hallaban en buen estado aparente".

Las reservas a que se refiere el presente artículo son aquellas que dicen relación con el estado, condiciones aparentes de la mercancía, y que constituyen normativa presente en las Reglas de La Haya, en las de Hamburgo, y en los convenios internacionales de transporte por ferrocarril, por aire o por carretera.

Su finalidad es que cualquier tercero endosatario del documento pueda darse cuenta, a la sola lectura del documento, si efectivamente la mercancía de referencia vale cuanto le sea pedido como precio.

El problema de su naturaleza jurídica es igual al de las reservas a los conocimientos o documentos de porte en otros tipos de transporte, sin que la doctrina concuerde acerca de si se trata de una mera inversión de carga de la prueba, o si de una exoneración del porteador. Claro está que, aunque la naturaleza jurídica de la reserva no sea la de una inversión de carga de la prueba, si lo será su efecto en la medida en que el cargador o expedidor admita sin protesta el documento con la reserva inserta por el operador de transporte multimodal, ya que hay que entender que siempre resta al cargador (o al expedidor de la mercancía) la facilitación de un examen



contradictorio de la misma, al cual las partes no son en principio propicias por los enormes costos que pueden llegar a suscitar (gastos de remoción, desestiba y reestiba, demoras, etc...).

El segundo numerando de este artículo sienta una presunción legal "iuris tantum" que, por ende, admite prueba en contrario, en el sentido de que todo documento de transporte multimodal carente de reservas implica aceptación tácita de la declaración del cargador (expedidor).

#### VALOR PROBATORIO DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 10.- "Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del Artículo 9 y en la medida de tal reserva:

- a) el documento de transporte multimodal establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías tal como aparecen descritas en dicho documento; y
- b) no se admitirá al operador de transporte multimodal la prueba en contrario si el documento de transporte multimodal ha sido emitido en forma negociable y ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese documento".

Evidentemente, lo que en el presente artículo se dispone es procedente para cualquier recibo válido de mercancías emitido en lugar de un documento de transporte multimodal; en este mismo sentido se orientan lo Artículos 5 numerando 4o. y 9 numerando 2o.



La limitación que supone la letra b) del Artículo 10 es una exigencia de la seguridad jurídica de endosatarios o de legítimos titulares de documentos de transporte multimodal emitidos al portador, con el objeto de garantizar las transacciones comerciales sobre el valor facial del referido documento.

La doctrina jurídica que apoya esta excepción es la misma que cabe aducir en materia de defensa de los derechos del legítimo tomador de cualquier título-valor, que no sea el librador.

#### RESPONSABILIDAD POR OMISIONES O FALSAS DECLARACIONES INTENCIONALES

Artículo 11.- "El operador de transporte multimodal, cuando dolosamente haga constar en el documento de transporte multimodal información falsa sobre las mercancías u omite cualquier información que deba incluirse en ese documento conforme al apartado a) o al apartado b) del párrafo 1 del Artículo 8 o conforme al Artículo 9, será responsable sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de cualquier pérdida, daño o gastos que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el documento de transporte multimodal emitido".

La negación del derecho a acogerse a los extremos de limitación de la deuda por la responsabilidad que emana de la condición de operador de transporte multimodal del sujeto, aparece tipificada aquí por la vía del dolo. El ámbito de esa



denegación es tan amplio como el texto de los dos artículos a que se hace referencia, a saber el Artículo 8 que se refiere al contenido del documento de transporte multimodal, y el Artículo 9 que se refiere a las reservas que tiene derecho a insertar el operador de transporte multimodal.

La sanción se refiere específicamente al operador de transporte multimodal como emisor del documento de transporte multimodal, con exclusión de cualquier otra persona. Por tanto, no se trata aquí de aquellas erróneas declaraciones que pueda contener el documento que se comenta, cuando el operador de transporte multimodal se limite a transcribir cuanto le facilite el cargador (o expedidor) o cualquiera que haya de facilitarle la información necesaria, ya que en ellas se daría ausencia de dolo, a menos que los reproduzca a sabiendas de ser falsos.

Entendemos que la enunciación en este artículo "de pérdida, daño o gasto" no es limitativa ya que habida cuenta de la doctrina civil general en materia de resarcimiento de perjuicios, hay que estarse a las resultas, no solamente de la prueba del quebranto (pérdida, daño o gasto) sino que además, a la relación de causa a efecto que se dé entre el dolo del operador de transporte multimodal y el quebranto referido.

#### GARANTIA PROPORCIONADA POR EL EXPEDIDOR

Artículo 12 No.1.- "Se considerará que el expedidor garantiza al operador de transporte multimodal la exactitud, en el momento en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número,



peso y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso que haya proporcionado para que se incluyan en el documento de transporte multimodal.

Artículo 12 No.2.- El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el párrafo 1 de este artículo. El expedidor seguirá siendo responsable aún cuando haya transferido el documento de transporte multimodal. El derecho del operador de transporte multimodal a tal indemnización no limitará, en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor".

Esta exigencia de garantía es una constante en los convenios internacionales de transporte (Reglas de La Haya, Convenio e Varsovia, Reglas de Hamburgo, etc..) y constituyen el pilar de seguridad jurídica del porteador. Es la base material de la obligación de custodia de la mercancía y el término de comparación con el que habrá de contrastar la cantidad y la entidad de la mercancía en destino. Sin esto, mal se podría medir el daño producido. Garantizar, en el sentido de este artículo, significa que el cargador (o expedidor) está a las resultas de cualquier inexactitud que luego se verifique que existió en su declaración en la medida en que de dicha inexactitud se derive daño o perjuicio para cualquier persona. La exactitud de la declaración se fija para un momento determinado y que el Convenio precisa en el instante en que el operador de transporte multimodal tome las mercancías en custodia.



Entendemos que la toma en custodia se produce cuando efectivamente el operador de transporte multimodal lleva a cabo uno o varios actos de los que resulte que efectivamente haya él asumido la vigilancia y custodia de la mercancía, con abstracción de la idoneidad o inidoneidad del lugar (Artículo 14 numerando 2o.)

La duración de la responsabilidad, es decir, de la obligación de garantía respecto de la exactitud de la declaración cuando el operador de transporte multimodal tomó la mercancía a su cargo, subsiste aún cuando el documento haya sido transferido. Lo sería igualmente, aunque el texto del Convenio no lo mencionara, porque la obligación de garantía se centra en un instante preciso en el tiempo, sin embargo, esa precisión en el tiempo nada tiene que ver con el momento en que se reclame al deudor de la obligación (salvo los supuestos de prescripción o de caducidad).

El epígrafe final del artículo que comentamos es un correlato del concepto de garantía en cuanto a su extensión, de manera que el incumplimiento de una de las partes (cargador o expedidor) no legitime al operador de transporte unimodal para buscar una compensación de culpas de la que resultara un saldo favorable o adverso.

#### OTROS DOCUMENTOS

Artículo 13.- "La emisión del documento de transporte multimodal no impedirá que se expidan, llegado el caso, otros documentos relativos al transporte o a otros servicios prestados en el transporte o a otros servicios prestados en



el transporte multimodal internacional, de conformidad con los convenios internacionales o las leyes nacionales aplicables. No obstante, la emisión de esos otros documentos no afectará a la naturaleza jurídica del documento de transporte multimodal".

Este artículo, evidentemente hace directa alusión a los conocimientos ordinarios expedidos de conformidad con las Reglas de La Haya, de Visby (y en su momento de Hamburgo), de Varsovia, de Ginebra, de Berna, los cuales conservan su sustantividad para los respectivos trayectos bajo la cobertura de los citados convenios.



## C A P I T U L O    I I I

---

### LA RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

En principio tenemos que tener presente que el Convenio regula un nuevo contrato de transporte; por una parte el operador de transporte multimodal es quien, conforme al numerando 2o. del Artículo 1, actuando como principal, asume la responsabilidad de su cumplimiento; por la otra, es el expedidor quien celebra con el operador el contrato y quien por sí o por intermedio de otra persona que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercaderías al operador. Finalmente, al recibir la documentación, será parte del contrato el consignatario que es la persona legalmente autorizada para recepcionar las mercaderías. En este contrato de transporte toda pérdida o avería o retraso en la entrega de las mercaderías producidas durante el período en que las mismas se encuentran bajo la custodia del operador de transporte multimodal se presumen causadas por la culpa o negligencia del mismo, de sus agentes, empleados o cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato. Para poder eximirse de la responsabilidad, el operador de transporte multimodal deberá acreditar que él, sus agentes, empleados o terceros a quienes recurrió, adoptaron las medidas que razonablemente podrían exigirseles para evitar el hecho y sus consecuencias.

Estamos pues, frente a un régimen de responsabilidad subjetiva, refleja y basada en la presunción legal de la culpa.

El operador de transporte multimodal es responsable desde el



momento en que toma las mercaderías bajo su custodia, hasta el momento en la entrega vale decir, que el periodo de responsabilidad se extiende de punto a punto y abarca todos los modos de transporte incluyendo los periodos de depósito sean estos anteriores, intermedios o posteriores al transporte en sí.

El operador de transporte multimodal responde además por el retraso de la entrega de las mercaderías. Sin embargo, la demora como causal de responsabilidad, no aparece perfilada en el derecho marítimo. Teniendo en cuenta que la presunción de la pérdida de la mercadería se determina por el transcurso de 90 días consecutivos, es posible que el cargador tenga que responder frente al retraso de una mercadería en un tráfico marítimo, sin que, a su vez, pueda recuperar del transportista unimodal cualquiera suma indemnizatoria que, conforme al presente Convenio se haya visto obligado a pagar. Por todo lo señalado, el monto de responsabilidad puede resultar un tanto exagerado, aumentando los costos del transporte y es por ello que el Convenio ha limitado la responsabilidad del operador de transporte multimodal.

Tendremos ahora que distinguir entre el régimen previsto para los daños ocultos y la solución que el Convenio consagra para los daños localizados. En el primer caso, el Convenio establece un régimen de limitación basado en un límite por bulto o por peso bruto de las mercaderías dañadas o perdidas, adoptando el que resulte mayor. En los casos en que el transporte multimodal no incluya el porte de mercadería por vía acuática, la responsabilidad del operador se limita a una suma por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas



o dañadas que resulte superior al monto fijado en las Reglas de Hamburgo pero, a su vez, inferior al monto establecido en el Convenio de Varsovia (Convenio de La Haya si se trata de transporte aéreo). Cuando la pérdida o el daño se hayan producido en una etapa determinada del transporte multimodal, es decir, cuando se trata de un "daño localizado" y cuando para dicho modo de transporte existiere una ley nacional o le fuere aplicable el convenio internacional cuyos límites de la responsabilidad del transportista fueren mayores que los establecidos en este Convenio, el límite de la responsabilidad del operador de transporte multimodal se ajustará conforme lo disponga tal ley nacional imperativa o tal convenio.

Es necesario puntualizar que conforme a la redacción del Convenio en los casos de daños localizados, no se aplica el régimen jurídico correpondiente a cada modo o fase de transporte, sino solamente al límite de responsabilidad de dicho régimen, dejándose de lado las restantes disposiciones sobre excepciones, reclamaciones, prescripciones, etc.

Sin lugar a dudas este sistema puede llegar a afectar la acción de repetición que el operador de transporte multimodal tendría derecho a ejercer frente al porteador unimodal cuando éste resulte responsable del daño; la pérdida o el retraso de las mercaderías por las cuales el operador de transporte multimodal se vió obligado a indemnizar según el Convenio que se analiza.

Tanto el operador como sus agentes, empleados o terceros perderán el derecho a acogerse a la limitación de la responsabilidad cuando se pruebe que la pérdida, el daño o el



retraso en la entrega de la mercadería fue causada por la acción u omisión dolosa de cualquiera de ellos, vale decir, cuando tal acción u omisión fue realizada con la intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían tales consecuencias.

#### PERIODO DE RESPONSABILIDAD

Artículo 14 No.1.- "La responsabilidad del operador de transporte multimodal por las mercaderías en virtud del presente Convenio abarca el periodo comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.

Artículo 14 No. 2.- A los efectos de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del operador de transporte multimodal:

- a) desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas.
  - i) del expedidor o de la persona que actúe por cuenta de éste; o
  - ii) de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar en que las mercancías se tomen bajo custodia, se hayan de poner éstas para ser transportadas;
- b) hasta el momento en que las haya entregado.
  - i) poniéndolas en poder del consignatario; o
  - ii) en los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del operador de transporte multimodal, po-



niéndolas a disposición del consignatario, de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el lugar de entrega; o

iii) poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, hayan de entregarse las mercancías.

Artículo 14 No. 3.- En los párrafos 1 y 2 de este artículo, la expresión "operador de transporte multimodal" comprende también a los empleados o agentes del operador o a cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, y los y los términos "expedidor" o "consignatario" comprenden también a los empleados o agentes del expedidor o del consignatario, respectivamente".

Este artículo representa una mejora evidente en relación a las disposiciones de las aún vigentes Reglas de La Haya y coincide con las Reglas de Hamburgo, ya que superan aquel punto de inflexión del trayecto de la mercancía, que consistía en su carga a bordo o en su descarga en la Reglas citadas en primer lugar, y en aceptar la realidad cotidiana de que la mercancía, efectivamente, puede pasar y de hecho pasa a custodia del operador de transporte multimodal antes de que efectivamente tenga lugar su carga a bordo de uno de los vehículos, precisamente aquel que inicie el transporte que será multimodal.

De este artículo se deduce que la expresión "tomar a su



"carga" es la contraria de entregar y por tanto, implica, para que el operador de transporte multimodal tome la mercancía a su cargo, que alguien se la entregue legítimamente, con cuanto el acto de entrega contiene en sí, esto es, transferencia material de la disponibilidad de la mercancía y situarla de manera tal que el operador pueda llevar a cabo con resultado efectivo actos de custodia o disposición. Se requiere recepción por parte del operador de transporte multimodal y correlativa entrega por el expedidor, quienquiera que sea, y que la entrega ha de ser efectiva, es decir, materializada en términos de hecho y, como tal, susceptible de prueba en juicio.

La puesta de la mercancía en poder de alguien, implica transferencia de la disponibilidad material sin perjuicio de la carga jurídica que deriva de la titularidad del que la reciba.

Respecto del concepto de "operador de transporte multimodal", los proyectos de convenio que se han sucedido hasta la aprobación del presente, han tendido siempre hacia una extensión del concepto, probablemente por analogía con otros convenios internacionales de transporte y siempre en consonancia con las Reglas de Hamburgo y con su precedente de La Haya. Así, las personas a las que recurre el operador de transporte multimodal para la consecución del fin del contrato, esto es, el transporte combinado, están englobadas bajo rúbrica única sin vínculo obligacional directo con el cargador o expedidor.

Los ejecutantes de los diversos trayectos cotizan al operador de transporte multimodal precios singulares respectivos, que



de cualquier modo él traduce en una cotización única y global para su parte contratante, razón por la cual el operador se convierte no en un elemento más de una obligación solidaria sino en un responsable único personal, de la totalidad de la obligación frente al contratante del transporte multimodal.

RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL POR SUS EMPLEADOS, AGENTES Y OTRAS PERSONAS.

Artículo 15.- "Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 21, el operador de transporte multimodal será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, cuando esa persona actúe en cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fueran propias".

El marco obligacional general del empleado o del agente es claro; sin embargo, debemos entender por "empleado" un sentido general y extenso del vocablo, que no se refiere sólo al contratado sino a todo aquel que emplea su actividad en relación con su comitente. Por lo tanto, quienes dediquen su actividad a tareas necesarias para el cumplimiento del contrato por parte del operador de transporte multimodal sin ser tales personas el propio operador, sino subordinados a él en cuanto al desempeño de dichas tareas, obligan por vía de sus propios actos al operador de transporte multimodal, siempre que dichos actos (u omisiones) se produzcan en el campo de actividad peculiar y típico de cuanto se requiere para que los términos del contrato resulten cumplidos. De ahí que





adquiera importancia la expresión del "ejercicio de sus funciones" porque ésta implícitamente contiene los elementos de tipicidad y de peculiaridad del comportamiento profesional, como conducente al fin que le es propio.

#### FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD

Artículo 16 No.1.- "El operador de transporte multimodal será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del Artículo 14, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes o cualquier otra de las personas a que se refiere el Artículo 15 adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias".

La fuente de la responsabilidad es la custodia a que se obliga el operador de transporte multimodal como medio instrumental para poder llevar a cabo el transporte que le es solicitado. La obligación nace con la recepción o admisión de la mercancía, que en la actualidad es una obligación del porteador y por analogía en nuestro caso, del operador de transporte multimodal.

Las situaciones que dan lugar a incurrir en responsabilidad son las de: pérdida de la mercancía, daño a la misma, retraso en su entrega.

El proyecto de Roma de convenio internacional de transporte multimodal sentaba el principio de la responsabilidad con-



jugadamente con la exoneraciones o causas de excusa, es decir, la tesis de la culpa objetiva, aún reconociendo que ello repercutiría en el seguro y entendiendo que la culpa objetiva, a modo de fundamento de la responsabilidad, depararía menos casos litigiosos que la doctrina de la culpa subjetiva y que tendería a una mayor equidad en el resarcimiento del daño. Sin embargo, el nuevo convenio se decidió por la doctrina de la culpa subjetiva, aunque un sector de la opinión mayoritaria justifica suposición en la falta de mención en el Convenio de los supuestos de vicio propio de la mercancía.

Lo cierto es que el vicio propio lo erigen en causa exceptuada la Reglas de La Haya (Artículo VI, 2), nuestra ley nacional, el Convenio de Berna de 1952 (transporte internacional por ferrocarril), y el Convenio de Ginebra del 19 de Marzo de 1956 (transporte internacional por carretera). Sin embargo, no lo mencionan ni las Reglas de Varsovia, ni las de Hamburgo. Por ello, si el presente Convenio regula situaciones de transporte multimodal por esencia, y en tres de los cuatro convenios por ahora vigentes se recoge esa excepción en favor del porteador, no vemos que haya de prevalecer una tesis doctrinal opuesta en el Convenio que se comenta, que de todos modos recoge de manera individualizada a los convenios internacionales que reglamentan separadamente a cada trayecto integrante del multimodal.

Artículo 16 No. 2.- "Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería



razonable exigir de un operador de transporte multimodal diligente".

La redacción de este numerando sigue fielmente a las Reglas de Hamburgo.

Artículo 16 No.3.- "Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha de entrega determinada con arreglo al párrafo 2 de este artículo, el reclamante podrá considerarlas perdidas".

El término fijado aquí es de 90 días, que contrastan con los 60 días de la redacción de la reglas de Hamburgo. El Convenio de Ginebra de 1956 (transporte internacional por carretera) señala una duración de 60 o 30 días, según la situación de entrega y, el Convenio de Berna (transporte internacional por ferrocarril), fija un término de 30 días.

El criterio del Convenio de 1980 en relación con la imputación de pérdida por extravío contra el operador de transporte internacional por transcurso de 90 días se traduce en permitir un término más que holgado, habida cuenta de: a) la normal rapidez de los medios habituales de transporte en la medida de que se disponga de vías para ello; b) la circunstancia de que el contrato de transporte multimodal se ha de referir a modalidades fragmentarias de transporte que quepan dentro del ámbito de los respectivos convenios internacionales; c) la de que, si hubiera de darse algún medio de transporte que no encajara comodamente dentro del ámbito de los referidos convenios, sería una ausencia de debida diligencia por parte del operador de transporte multimodal no fijar términos específicos para el supuesto



concreto que fuesen suficientemente holgados; d) y sobre todo, la circunstancia de que en el caso del Convenio que nos ocupa, hay que contar con la superposición o sucesión de trayectos modalmente diferenciados, en cuyas operaciones de respectivo transbordo o tránsito pueden acumularse retrasos y aumentan las posibilidades de extravío.

Respecto de este numerando, entendemos o pensamos que raramente se comprometerá el operador de transporte multimodal a entregar la mercancía en un plazo determinado que pueda correr fácilmente en su contra, sin embargo, tal compromiso por parte del operador, puede perfectamente existir ya que en definitiva dependen todas esas condiciones, aún adversas, para el aceptante, de las cuales sean las condiciones del mercado.

De cualquier modo, llegados a tal supuesto, entraría en juego la disposición del numerando 2o. de este artículo, según el cual, el instante o momento de iniciación para el cómputo del término de 90 días, será aquel en que debiera haber entregado la mercancía un diligente operador de transporte multimodal. Nos hallaríamos, por tanto, ante una de tantas manifestaciones de medida concreta en términos aritméticos de lo que sea una razonable diligencia, concepto aparentemente ambiguo por lo estimativo y porque precisamente si se llega al caso de haber de estimar, habrá que hacerlo siempre en términos de controversia. En última instancia se trata de una circunstancia en la que, si no hay acuerdo entre las partes, habrá de decidir el juez y en este punto para nuestro derecho el concepto de debida diligencia, no es extraño. No se duda de que el cómputo del



término puede ofrecer dificultades, pero no es menos dudoso que el Convenio no había de señalar aquí un cauce excesivamente rígido para tal cómputo.

#### CAUSAS CONCURRENTES

Artículo 17.- "Cuando la culpa o negligencia del operador de transporte multimodal, de sus empleados o agentes o de cualquier otra de las personas a que se refiere el Artículo 15 concurre con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el operador de transporte multimodal será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe la parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia."

Este artículo no trata de un criterio de limitación de la deuda del operador de transporte multimodal, sino de delimitación de los respectivos sujetos pasivos de la culpa. Delimita la imputación de culpa en caso de concurrencia de causas, de manera tal que resulte patente la responsabilidad que haya de atribuir el operador de transporte multimodal como diferenciador de cualquier otra responsabilidad atribuible a cualquier otro sujeto diferente del operador. )

La exclusión del vicio propio en este artículo es obvia, no sólo al tenor de lo señalado antes, sino en función de que el supuesto de base para la aplicación de esta disposición, vale decir de concurrencia de causas, es que exista culpa o negligencia, conceptos que no engloban de cualquier manera al vicio propio.



## LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD

Artículo 18, No. 1.- "Cuando el operador de transporte multimodal sea responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo al Artículo 16, su responsabilidad estará limitada a una suma que no exceda de 920 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o de 2,75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor."

No se trata en realidad de una limitación de la responsabilidad, sino de limitación de la deuda por responsabilidad, a lo que se refiere este artículo. Habla además de perjuicios emanantes de daños no localizados, es decir, daños acerca de los cuales no se pueda determinar con certeza donde se han producido, y al decir donde, no referimos a en qué fase o modo de transporte.

Esta disposición fue objeto de propuestas diversas y finalmente encontró una redacción sistematizada en diversos párrafos, en lugar de algunas buenas sugerencias bastante más condensadas. De todos modos, el presente artículo tiende a sentar un criterio general acerca de la responsabilidad básica del operador de transporte multimodal para el caso de daño no localizado, respecto de cuya formulación se pueden suscitar las variantes que son del caso.

La adopción del criterio unitario del bulto o unidad es el derivado de las Reglas de La Haya; como asimismo de las de Visby y se ha consagrado en los convenios internacionales de transporte. Por bulto se entiende el concepto vulgar de



bulto. Por unidad, la que sirve para medida de cotización del flete según aparezca en el conocimiento de embarque o en la carta de porte del transporte de referencia. Por kilogramo se entiende el de peso bruto de la mercancía.

Artículo 18, No.2.- "Para determinar, a los efectos del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:"

Aún cuando no estamos en presencia de una libre elección, la adopción de uno u otro sistema exige el cumplimiento de ciertos criterios operacionales en materia, sobre todo, de determinación del concepto de bulto cuando se suscitan problemas complejos lo cual es de ordinaria ocurrencia en el transporte moderno.

Artículo 18, No. 2, letra a) "Cuando se utilice para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que según el documento de transporte multimodal esté contenido en ese elemento de transporte se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.

Artículo 18, No. 2, letra b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del operador de transporte multimodal o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada".

Constituye bulto, como se decía, el concepto vulgar que



representa el vocablo. El problema surge cuando se unitiza, o se paletiza o se containeriza mercancía, con el objeto de conseguir determinadas ventajas en el transporte. El problema toma la forma de antítesis: container-mercancía versus container-embalaje. De todos modos ello ha de tomar cuerpo en la redacción del documento de transporte multimodal en el sentido de que al efectuar su declaración, el cargador (expedidor) refleje exactamente la realidad de la situación, esto es, si estima que se trata de un container-embalaje o de un container-mercancía. La realidad es, sin embargo, que en muchas ocasiones el documento de transporte multimodal o el conocimiento de embarque en su caso, no reflejan exactamente el contenido de la declaración, ya sea por omisión debida a premura de tiempo al preparar la documentación final, ya por rutina de simplificación o por cualquier otra razón, sin necesidad de introducir el concepto de mala fe que solamente cabe invocar cuando es probada. Pero las consecuencias para el cargador (expedidor) pueden ser graves en el sentido de mermarle, con un divisor muy elevado, el número de bultos por los que podría elevar el tope de la deuda por responsabilidad.

Artículo 18, No. 3.- "No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 de este artículo, si el transporte multimodal internacional no incluye, conforme al contrato, el porte de mercancías por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del operador de transporte multimodal estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas".



El concepto de vía de navegación interior no debe ser confundido con las de navegación interna. Las primeras son interiores al continente pero pueden ser internacionales. Las segundas son a un tiempo interiores al continente y nacionales. La diferencia de conceptos ha de ser tomada en cuenta a los efectos del ámbito de aplicación del Convenio (Artículo 2).

Artículo 18, No. 4.- "La responsabilidad del operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el Artículo 16, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que debe pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal".

Para el concepto de retraso hay que estarse a lo dispuesto en el Artículo 16 numerando 2, en que la limitación que se establece es doble, ya que estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal.

Artículo 18, No. 5.- "La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal por los conceptos enunciados en los párrafos 1 y 4 o los párrafos 3 y 4 de este artículo no excederá del límite de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías determinado en virtud de los párrafos 1 ó 3 de este artículo.



Artículo 16, No.6.- El operador de transporte multimodal y el expedidor podrán pactar en el documento de transporte multimodal límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los párrafos 1, 3 y 4 de este artículo".

La libertad que señala este numerando responde a un criterio ya introducido en las Reglas de La Haya, a fin de deparar condiciones más beneficiosas a la mercancía en el sentido de estimular la producción de contratos de transporte multimodal. Es obvio que estos límites superiores se traducirán en un recargo en el flete.

De cualquier modo la facultad que concede esta disposición no es contraria a derecho, porque en realidad cuanto el Artículo 18 consagra es la determinación del límite de la deuda por responsabilidad, pero no el valor real de la deuda o indemnización, que no puede superar el valor del daño de conformidad con los criterios de indemnización y de resarcimiento de perjuicios que consagra la ley civil.

Artículo 18, No. 7.- "Por unidad de cuenta se entiende la unidad de cuenta mencionada en el Artículo 31".

Es el derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional.

#### DAÑOS LOCALIZADOS

Artículo 19.- "Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del transporte multimodal respecto de la cual un convenio internacional aplicable o una ley nacional imperativa establezca un límite de responsabilidad superior al que resultaría de la



aplicación de los párrafos 1 a 3 del Artículo 18, el límite de la responsabilidad del operador de transporte multimodal por tal pérdida o daño se determinará a tenor de lo dispuesto en ese convenio o en esa ley nacional imperativa".

Es lo que la doctrina denomina como sistema reticular de responsabilidad y con este sistema ciertamente la posibilidad de conflicto con otros convenios o con leyes nacionales imperativas es mínimo.

Tal sistema de responsabilidad permite adecuar la estructura de la responsabilidad del operador de transporte multimodal emparejada con la de los respectivos portadores de los convenios unimodales. De otro modo difícilmente se conseguiría en el operador de transporte multimodal una vocación clara de fomentar el empleo del contrato de transporte multimodal, ya que resultaría más sencillo, probablemente más barato y siempre menos complejo, recomendar a los clientes el empleo de la contratación plural unimodal.

En este contexto, en el supuesto del daño localizado, los convenios unimodales o las leyes nacionales imperativas quedan incorporadas a la estructura de hermenéutica y de aplicación del convenio de transporte multimodal. Se ha puesto como ejemplo, repetidamente, el supuesto del incendio localizado en un trayecto marítimo, que se regiría por el patrón de las Reglas de Hamburgo, en cuyo caso la carga de la prueba de la culpa o de la negligencia del porteador en relación al incendio incumbe a la parte actora, resultando esa carga de prueba a cargo de la actora no porteadora.

#### RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL



Artículo 20, No.1.- "Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el operador de transporte multimodal respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa".

Admitido el principio de la responsabilidad por culpa y tras el abandono de cualquier pretensión de adoptar el sistema de la culpa objetiva, restaba determinar la naturaleza de la culpa, ya fuera con carácter inclusivo, ya con carácter excluyente.

La adopción del criterio inclusivo de toda suerte de culpa, tanto contractual como extracontractual, era necesaria si se pretendía deparar aceptables niveles de seguridad jurídica para el usuario de los servicios de transporte que contrata con el operador de transporte multimodal en términos de contrato de transporte multimodal.

Desde luego, la admisibilidad de la culpa extracontractual que amplía el campo de la responsabilidad del operador de transporte multimodal, implicaba de suyo, por razón de equidad, que se incluyera la posibilidad de acogerse a los límites de deuda que el mismo Convenio establece.

Artículo 20, No. 2.- "Si se ejercita una acción respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, contra un empleado o agente del operador de transporte multimodal, si ese empleado



o agente prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, o contra cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, si esa otra persona prueba que ha actuado en cumplimiento del contrato, el empleado o agente o esa otra persona podrá acogerse a la exoneraciones y límites de responsabilidad que el pueda invocar en virtud del presente Convenio".

Como podrá apreciarse este numerando es consecuencia del principio que sienta el Artículo 15 del presente Convenio.

El problema, si lo hay, se reduce a una mera cuestión de prueba de si ha obrado o no el empleado, o el agente, o la persona de referencia, dentro del ejercicio de sus funciones, para lo cual es preciso que estas sean determinadas dentro de la específica peculiaridad de cada contrato.

Artículo 20, No. 3.- "Sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 21, la cuantía total de las sumas exigibles del operador de transporte multimodal y de su empleado a agente, o de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio".

Este numerando es consecuencia lógica de la formulación doctrinal contenida en los dos anteriores.

#### PERDIDA DEL DERECHO A LA LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD

Artículo 21, No. 1.- "El operador de transporte multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad



establecida en el presente Convenio si se prueba que la pérdida, el daño, o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del operador de transporte multimodal realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso".

Artículo 21, No. 2.- "No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del Artículo 20, el empleado o agente del operador de transporte multimodal, u otra persona a cuyos servicios recurra el operador de transporte multimodal, no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el presente Convenio si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado, agente u otra persona realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso".

Se excluyen en consecuencia del beneficio de la limitación de la responsabilidad que establece el Convenio toda vez que se trate de dolo, de temeridad o del llamado dolo eventual o culpa consciente.

Se trata de una sanción sólidamente arraigada en el derecho y que se encuentra establecida en los ordenamientos positivos de prácticamente todos los países.

La temeridad, aún carente de aquel coeficiente de voluntad de producir daño que connota el dolo, implica un tal exceso en el actuar del sujeto que escapa a los patrones habituales de diligencia, de comportamiento, de prudencia que se considera



debe tener un sujeto, en nuestro caso comerciante, y cuya ausencia produce malicia, abuso de facultades y negligencia grave.

En un tercer grado, se halla la cita del dolo eventual o culpa consciente, que es aquella situación en la que el sujeto prevee o debe de preveer que, de proseguir con su actuación, se derivará un daño aunque no lo quiera él expresamente. Se sanciona con ello la situación de pasividad cómoda, de abandono de celo en la medida en que ello es necesario.

La sanción, consistente en no poder acogerse a los beneficios de limitación de la deuda, requiere previa prueba, que obviamente ha de ser de cargo de quien inste la negación al derecho y debe encauzarse por los medios normales de prueba establecidos en nuestro derecho. La prueba no ha de ser solamente de la existencia de dolo, de temeridad o de dolo eventual sino que se ha de acreditar la relación de causa a efecto, que es base procesal para cualquier acción de resarcimiento.



## C A P I T U L O   I V

### LA RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR

La responsabilidad del expedidor está reglamentada en dos artículos, el primero de ellos constituye la norma general y establece que el expedidor responde por su culpa y además, por la culpa de sus dependientes (empleados o agentes); el segundo de ellos es una norma de carácter especial en materia de responsabilidad del expedidor, y se refiere específicamente a las mercancías peligrosas. El expedidor responderá por las consecuencias derivadas de la falta de información del carácter peligroso de la mercancía que entrega, como asimismo, por la falta de información respecto de las precauciones que debieran adoptarse durante su transporte a menos que el operador tuviere conocimiento de la peligrosidad de las mismas por otro conducto.

#### NORMA GENERAL

Artículo 22.- " El expedidor será responsable del perjuicio sufrido por el operador de transporte multimodal si tal perjuicio ha sido causado por culpa o negligencia del expedidor o de sus empleados o agentes cuando éstos actúan en el ejercicio de sus funciones. Todo empleado o agente del expedidor será responsable de tal perjuicio si éste ha sido causado por culpa o negligencia de su parte".

La responsabilidad del expedidor se asienta en la existencia de un perjuicio al operador de transporte multimodal, por tanto se requiere que exista un contenido efectivo de tal perjuicio, es decir, su substantividad.



La causa del perjuicio ha de ser culpa o negligencia del sujeto abundando en ello el Convenio en la tesis general de la culpa subjetiva.

Toda vez que se trata de la posibilidad de una acción de perjuicios, habrá que estarse al resultado de la prueba que presente el operador de transporte multimodal reclamante.

#### NORMAS ESPECIALES RELATIVAS A LAS MERCANCIAS PELIGROSAS

Artículo 23, No. 1.- "El expedidor señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.

Artículo 23, No. 2.- El expedidor, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del operador de transporte multimodal o de cualquier persona que actúe por cuenta de éste, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el expedidor no lo hace y el operador de transporte multimodal no tiene conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:

- a) el expedidor será responsable respecto del operador de transporte multimodal de todos los perjuicios resultantes de la expedición de tales mercancías; y
- b) las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

Artículo 23, No. 3.- Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante



el transporte multimodal haya tomado las mercancías bajo su custodia a sabiendas de su carácter peligroso.

Artículo 23, No. 4.- En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el operador de transporte multimodal sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 16".

Esta norma responde a una ya larga tradición de derecho positivo, a nivel de convenios internacionales y también al de derechos positivos nacionales. No obstante, omitió la referencia al Acuerdo Internacional para el Transporte de Mercaderías Peligrosas y al Código I.M.C.O., donde se han señalado patrones sumamente concretos respecto del etiquetado y modos de señalar las mercancías peligrosas.

La información acerca de la peligrosidad de las mercancías la ha de facilitar el expedidor, aunque la mención nominal del expedidor no exige que necesariamente haya de ser éste; asimismo, toda que vez el Convenio hace recaer la responsabilidad sobre él, la información facilitada por cualquier otra persona se tendrá a todos los efectos como suministrada por el expedidor, quien no podrá excusar la omisión de esa otra persona para una pretendida exoneración.

La obligación de informar es obligación vencida desde el



momento en que el expedidor por sí o por quienquiera que sea, ponga la mercancía a disposición del operador de transporte multimodal. La firma del contrato no produce el vencimiento de esa obligación, aunque una información adecuada (completa) facilitada al operador de transporte multimodal al momento de la firma del contrato representaría el cumplimiento suficiente de dicha obligación. El contenido de la información es doble:

- de una parte, la mera enunciación del carácter peligroso de la mercancía de referencia, para lo cual los textos de base son los integrantes de la legislación nacional acerca de mercancías por cualquier concepto peligrosas y de su transporte, y de los convenios internacionales correspondientes a los trayectos unimodales respectivos, derecho positivo que sin ánimo exhaustivo ha sido citado en relación con el Artículo 23 No. 1.
- De otra parte, integra el contenido de la información la enunciación de las precauciones que deban adoptarse.

Hay que tener en cuenta que esta parte de la información aparece redactada en el articulado del Convenio en términos de condicional, por cuanto va precedida de la locución "y, a ser necesario", lo cual permite opinar que en ocasiones no lo sea, sin embargo, cabe preguntarse en que circunstancias no sería necesario.

Las precauciones que cabe adoptar respecto del transporte de mercancías peligrosas admiten clasificaciones diversas y una de ellas es: a) precauciones que corren a cargo del cargador o expedidor de la mercancía en cuanto a la preparación de la misma y al estado y condiciones en que deba suministrarla al



porteador o transportista, y b) precauciones que debe adoptar el porteador, sobre todo el operador de transporte multimodal, para hacerlo saber en debida forma a los sucesivos porteadores y, que responden a precauciones, cautelas, requisitos y medidas suplementarias a las de presentación de la mercancía peligrosa por el cargador o expedidor, las cuales se refierirán a la manipulación, a la carga y descarga, a la estiba, a la compatibilidad o incompatibilidad con otras mercancías.

La obligación con que el Convenio grava al expedidor en este supuesto de la mercancía peligrosa es enteramente independiente del conocimiento que el operador de transporte multimodal o los sucesivos porteadores unimodales puedan tener respecto de la mercancía peligrosa, aunque constituya a su tráfico habitual.

Se ha comentado en los debates relativos a este artículo del Convenio, acerca de la conveniencia de que la información del carácter peligroso de la mercancía sea dada por escrito. Ese detalle o requisito no ha sido recogido por los redactores del Convenio a la hora de aprobarlo, aunque se entiende que nunca está demás. Hay que tener en cuenta que cualquier cuestión litigiosa que emane del incumplimiento de este artículo, se suscitará en términos de siniestro de mayor o menor entidad, pero con probabilidades de que sea de entidad importante. En tales circunstancias suelen faltar las pruebas escritas por una humanamente comprensible reticencia a aportar pruebas en contra de sí mismo, de manera que resulta bastante más difícil conseguir la prueba del contenido del informe si se hace por vía no escrita (oral).



Por otra parte, la expresión final del numerando 2o. de este artículo "por otro conducto", nos parece peligrosa a la hora de la interpretación y a la de haber de admitir cargos en un pleito suscitado, ya que parece sentar la admisibilidad de una presunción de obligación del operador de transporte multimodal de adquirir información por ese "otro conducto". Desde luego que el texto del Convenio no sienta en modo alguno esa presunción.

Para que exista responsabilidad del expedidor se precisa que haya perjuicios y por ende que sean probados y que resulte asimismo probada la relación de causa a efecto entre los perjuicios producidos y la omisión del expedidor.

El volumen de perjuicio imputable es el total, es decir, responde el expedidor sin atenuación en cuanto a dimensión o cantidad de perjuicio, la responsabilidad se contrae en relación con el operador de transporte multimodal como sujeto a quien hay que resarcir, en términos de contrato. Pero entendemos que no obsta a ese concepto de totalidad del perjuicio la existencia posible de otras figuras de responsabilidad que pueda contraer el expedidor y que puedan gravarle respecto de otras personas.

Respecto a la letra b) del numerando 2o. de este artículo es dable comentar la frase "según requieran las circunstancias", ya que es una fórmula que depara una gran latitud. Mediante esta fórmula las determinaciones sobre la mercancía se toman sin marco estrecho o restricto alguno, con la sola condición de haber de fundamentar cualquier decisión acerca de las mercancías solamente en las circunstancias del momento. Claro



está que llegado el supuesto de una litis respecto de este artículo en relación con las medidas adoptadas por el operador de transporte multimodal sobre la mercancía, el juez habrá de apreciar cuales sean esas circunstancias que, por ser de hecho, son de exclusiva apreciación por parte del juez en cuanto a prueba. No sólo lo dispone así la ley procesal, sino la propia ley civil que define a la culpa o negligencia como ...

Por dura que sea la medida que adopte el operador de transporte multimodal, el titular de la mercancía (el expedidor) no tiene reconocido derecho alguno a compensación o indemnización.

La descarga de las mercancías representa una cancelación de la obligación de transporte que asume el operador de transporte multimodal. La mercancía no sufre materialmente quebranto alguno pero si el expedidor.

La destrucción es el demérito total de la mercancía y su desaparición, aparte del quebranto producido al expedidor infractor.

La innocuización de la mercancía o la transformación en inofensivas como señala el Convenio, es un quebranto parcial de la misma y lo es también para el expedidor infractor.

El fundamento jurídico de estas medidas hay que entenderlas en razón de seguridad pública, de interés preferente.

Respecto del numerando 3o. de este artículo, debemos señalar que él no es más que la aplicación del principio de los actos propios, según el cual nadie puede ir válidamente contra sus



propios actos, el cual es reconocido como principio general de derecho. En sí, esta medida encierra una pérdida de derecho, ya sea por haber descuidado la exigencia al expedidor del cumplimiento de una obligación básica, ya sea por haber transigido sin haber tomado el propio operador de transporte multimodal medidas al efecto, toda vez que el supuesto que se comenta es el de que el operador de transporte multimodal haya tomado esa mercancía a su cargo a sabiendas de su carácter peligroso.

El numerando 4o. del artículo que se comenta es congruente con cuanto se ha comentado aquí acerca de la responsabilidad reticular.



## C A P I T U L O   V

### RECLAMACIONES Y ACCIONES

#### AVISO DE PERDIDAS, DAÑO O RETRASO

Artículo 24, No.1.- "A menos que el consignatario dé por escrito al operador de transporte multimodal aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte multimodal".

Se constituye aquí una presunción legal "iuris tantum" heredada del sistema de las Reglas de La Haya y de las de Hamburgo.

El aviso del receptor (mencionado como consignatario) ha de ser dado por escrito y su contenido ha de ser la identificación general de la pérdida o daño, que el texto que comentamos denomina "naturaleza general".

Una modificación, entendemos que oportuna, del texto presente con respecto al de Hamburgo es haber precisado "desde que las mercancías hayan sido puestas en su poder", en lugar de la expresión empleada por las Reglas de Hamburgo "desde que la mercancía fuera entregada al receptor" y entendemos que es de suma importancia porque, la entrega, en sentido jurídico, implica necesariamente poner la mercancía en su poder, pero



en la práctica suele ocurrir que la entrega jurídica formalizada no se corresponda con la puesta a disposición del receptor, de manera tal que éste puede ejercitar un acto tan importante como es el de la reclamación por pérdida o daños.

El escrito de referencia ha de ser dado al operador de transporte multimodal a más tardar en el transcurso del primer día laborable siguiente al de la puesta a disposición del receptor, régimen más amplio que el de las Reglas de La Haya y de Hamburgo, ya que éstas limitan el término a "antes o en el momento de retirar las mercancías y ponerlas bajo la custodia de la persona que tenga derecho a su recepción".

La razón es obvia, habiendo de buscarla en la necesidad de disponer de márgenes más holgados de tiempo, en razón de la complejidad de la operación de entrega, en particular de algunas modalidades específicas que precisamente, tienen mucho que ver con la containerización de mercancía y otras situaciones.

Artículo 24, No. 2.- "Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de los 6 días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario".

La razón de ser de este numerando está en la no apariencia del daño al exterior, de manera que hay que contar con que de cualquier modo el receptor tenga la oportunidad de proceder a la apertura de los bultos, para acabar constatando la



existencia del daño. Sin embargo el Convenio no lo estimó así. Es razonable que el operador de transporte multimodal pudiera disponer de términos consímiles para ejercitar similares acciones y/o reservas y/o avisos en relación con los empresarios de cada modo individualizado de transporte, no obstante la unicidad que el contrato de transporte multimodal representa en orden a la concepción del transporte y no obstante la presentación unívoca que al demandante del servicio de transporte aparece al respecto, este no deja de estar integrado por "dos modos diferentes de transporte por lo menos" (Artículo 1) y por ende se trunca la seguridad jurídica del operador de transporte multimodal cuando deja de gozar de un derecho de repetición contra los transportistas modales, o al menos del mismo derecho y en las mismas proporciones y circunstancias que le es exigido a él.

Además, otros convenios relativos a transportes modales susceptibles de ser integrados en un transporte multimodal, deparan márgenes más holgados. Según el convenio de Varsovia el término para la inversión de la carga de la prueba es de siete días. Lo propio ocurre en el convenio internacional de transporte por carretera.

Artículo 24, No. 3.- "Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se pusieron en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes o sus representantes autorizados en el lugar de entrega, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección".

Para que se dé esa circunstancia se precisa que el examen sea



contradictorio, es decir, que asistan a él ambas partes, por sí o por medio de apoderados que lo sean suficientemente y que gocen efectivamente del derecho a suscitar cualesquiera objeciones razonables que se deriven del examen de referencia.

La prueba del examen contradictorio no viene regulada por el Convenio aunque se supone que habrá de admitirse cualesquiera de los métodos que consagra el derecho.

Artículo 24, No. 4.- "En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el operador de transporte multimodal y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos".

El hecho de que las facilidades dejen de existir por una de las partes en nada enerva el derecho de la otra a exigir el cumplimiento de esta facultad, en la medida en que exista prueba razonable de su incumplimiento.

Artículo 24, No. 5.- "No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al operador de transporte multimodal dentro de los 60 días consecutivos siguientes al de la fecha en que se haya efectuado la entrega de las mercancías poniéndolas en poder del consignatario o en que se haya notificado al consignatario que las mercancías han sido entregadas de conformidad con lo dispuesto en el inciso ii) o el inciso iii) del apartado b) del párrafo 2 del Artículo 14".



Del mismo modo en que el retraso representó de hecho una novedad en la redacción de la Reglas de Hamburgo, aparece en el Convenio la novedad en materia de reserva de derechos a la entrega de la mercancía al receptor y para la inversión de la carga de la prueba, si bien con términos más dilatados que en las Reglas de Hamburgo.

El pago de la indemnización de perjuicios por retraso requiere un previo aviso de dicho retraso que el destinatario ha de dar al operador de transporte multimodal dentro de los 60 días del recibo de la mercancía por el destinatario. Se trata de un término largo, como aviso de retraso, porque lo que este numerando determina no es la medida del retraso, sino un término a contar desde la entrega efectiva de la mercancía al receptor (consignatario), y ello teniendo en cuenta el Artículo 16, según el cual la medida del retraso es siempre un término que hay que comparar con el patrón o medida de lo razonable, pero que tiene su límite en los noventa días, a contar de los cuales hay que reputar la mercancía como perdida.

Asimismo, como lo señaláramos anteriormente, no se ve que el operador de transporte multimodal goce a ese respecto de similar derecho que le permita gestionar lo pertinente frente a los transportistas unimodales con los cuales integra el servicio.

Los días a que hace mención este numerando, son días calendario, por ende han de ser corridos y consecutivos.

Artículo 24, No. 6.- "Si el operador de transporte multimodal no da por escrito al expedidor aviso de pérdida o daño,



especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o a la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el apartado b) del párrafo 2 del Artículo 14, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el operador de transporte multimodal no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del expedidor, sus empleados o agentes".

Se establece ahí un nuevo criterio de presunción de buena entrega de la mercancía, esta vez por parte del expedidor al operador de transporte multimodal, de manera que vencido el término de 90 días se presume que el expedidor no ha incurrido en culpa ni en negligencia en lo que concierne a su entrega de mercancía al operador de transporte multimodal.

Artículo 24, No. 7.- "Si alguno de los plazos de aviso establecidos en los párrafos 2, 5 y 6 de este artículo expira en un día que no sea laborable en el lugar de entrega, se prorrogará este plazo hasta el día laborable siguiente".

El presente numerando resuelve la cuestión de incompatibilidad de fecha de recepción del aviso, ya que la efectividad del aviso se logra mediante su recepción.

El aviso es una notificación cursada dentro de la plaza.

De este precepto se deduce que en las sesiones preparatorias se aceptó la teoría de la recepción del aviso como contrapuesta al de la emisión.

Artículo 24, No. 8.- "A los efectos de este artículo se considerará que el aviso dado a una persona que actúe por



cuenta del operador de transporte multimodal, incluida cualquier persona a cuyos servicios éste recurra en el lugar de entrega, o a una persona que actúe por cuenta del expedidor ha sido dado al operador de transporte multimodal, o al expedidor, respectivamente."

Hay que entender esta aclaración en concordancia con el Artículo 1, numerando 2o. (una determinada persona puede obrar en nombre del operador de transporte multimodal para el otorgamiento del contrato de transporte multimodal) y sobre todo con el Artículo 15 en relación con la responsabilidad del operador de transporte multimodal por sus empleados, agentes y otras personas.

#### PRESCRIPCION DE LAS ACCIONES

Artículo 25, No. 1.- "Toda acción relativa al transporte multimodal internacional en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral en un plazo de dos años. No obstante, si dentro de un plazo de 6 meses contados desde el día siguiente al de la entrega de las mercancías o, si éstas no se han entregado, desde el día siguiente a la fecha en que debían haberse entregado, no se ha dado una notificación por escrito en la que se hagan constar la naturaleza y los detalles principales de la reclamación, la acción prescribirá a la expiración de ese plazo".

Los términos a que se refiere el Artículo 24 tienen que ver solamente con los avisos cuyo efecto procesal es el de la inversión de la carga de la prueba acerca de la buena recepción o entrega de la mercancía según los casos. Por su



parte, los términos a que se refiere el Artículo 25 numerando 1 afectan a la interposición de acciones que emanan de incumplimientos contractuales que deriven en pérdida de la mercancía o daños a la misma, o bien retrasos.

Ha quedado pendiente por delimitar, precisamente el instante a partir del cual se considere haber sido interpuesto el procedimiento, sin embargo, no hay dificultad al respecto en materia judicial (presentación de la demanda), aunque puede haberla si se trata de juicio arbitral y dependiendo de cual sea la ley competente para la interposición de la demanda arbitral y para la suscripción del compromiso arbitral en su caso, e incluso, según la sumisión que hayan hecho las partes (arbitrajes específicos).

El Convenio en este artículo introduce una novedad que es la obligatoriedad de la presentación de un anticipo de reclamación por escrito y dentro de un término de 6 meses, en cuyo avance de reclamación hay que situar los términos de la misma, a saber, la naturaleza y los detalles principales de la reclamación, y el Convenio robustece la obligatoriedad de ese avance que se debe presentar al futuro demandado, so pena que de no hacerlo, prescribe la acción con el transcurso de los seis citados meses.

Se trata de una novedad, por cuanto ni tan siquiera las Reglas de Hamburgo habían entrado en el terreno de la doble prescripción, a saber, corta y larga.

Esta prescripción corta permite:

- a) tomar las medidas de defensa que estime oportunas;
- b) intentar una transacción para evitar el pleito;



- c) reservar los materiales de archivo que sean menester para poder formar con ello un expediente que contenga cuantos elementos de conocimientos sean oportunos;
- d) saber a ciencia cierta si queda o no liberado, en principio, de una reclamación por la vía dura.

Artículo 25, No.2.- "El plazo de prescripción comenzará el día siguiente a la fecha en que el operador de transporte multimodal haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, al último día en que debieran haberse entregado.

Artículo 25, No. 3.- La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese plazo podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones".

Se sienta el principio de las prórrogas del término de prescripción de la acción, supeditadas eso sí, por petición del demandado al reclamante, lo cual implica, si no el allanamiento al contenido de la reclamación sí el reconocimiento de la legitimación del reclamante a fin de no enervar el derecho de éste.

Artículo 25, No. 4.- "Salvo disposición en contrario de otro convenio internacional aplicable, la acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable en virtud del presente Convenio podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento; no



obstante, ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitadas contra ella".

La finalidad de esta norma es garantizar la posibilidad de acciones de recobro y la vía para ello ha sido prescindir del carácter prioritario de la normativa procesal relativa a prescripción en el presente Convenio, no obstante el papel sobresaliente que lo procesal desempeña en todo ordenamiento y, supeditarse solamente a la normativa de procedimiento cuando sea la nacional del Estado en que se ejercite la acción, habida cuenta de la connotación de atributo de soberanía que en todo Estado independiente se atribuye a la normativa procesal.

De cualquier modo el Convenio no podría entrar en la materia directa de condicionar a él los ordenamientos jurídicos en cuanto a la prioridad de las respectivas leyes procesales.

#### JURISDICCION

Artículo 26, No. 1.- "En todo procedimiento judicial relativo al transporte multimodal internacional con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:

- a) el establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o
- b) el lugar de celebración del contrato de transporte multi-



- modal, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia, por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
- c) el lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega; o
- d) cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte multimodal y consignado en el documento de transporte multimodal".

Se entiende por jurisdicción la actividad del Estado en el sentido de tomar a su cargo la tutela jurídica mediante la actuación de la voluntad de la ley en cada caso concreto y previa la constitución de órganos al efecto, así como la administración de justicia. La jurisdicción es, por lo tanto, el primero de los presupuestos procesales.

La jurisdicción es una facultad potencial en el sentido de que es atribuida al órgano incluso antes de que éste actúe, pero puede venir limitada esa facultad potencial en cuanto se la considera actual, es decir, para cada acto en concreto y dicha limitación constituye la competencia judicial, por lo cual podemos definir la competencia como el conjunto de asuntos o procesos de los cuales un tribunal puede conocer y en los cuales puede ejercer su jurisdicción según ley.

Lo anterior nos lleva a concluir que el título del artículo debió haber sido "competencia" y no jurisdicción, sin embargo, ese error emana de la traducción del vocablo inglés "jurisdiction" que de conformidad con el derecho anglo-sajón es la facultad de un tribunal o juez de sustanciar una



acción, demanda u otro procedimiento. (Dictionary of english law JOWITT'S ).

Luego, se desprende que el Convenio exige que el órgano sea jurisdiccional, sin lo cual no habría sentencia o fallo válido y además, el tribunal ha de ser competente dentro de lo que señale la ley procesal del Estado de que se trate. En este contexto la letra a) del numerando en análisis se refiere a la identificación territorial de la competencia.

El establecimiento habitual o la residencia habitual del demandado, tienen en común la eficacia en cuanto al resultado de la notificación de la demanda, dado que en uno u otro ha de encontrarse el demandado. El criterio adoptado por nuestra ley procesal es el del domicilio, en cambio el Convenio aplica el de la residencia habitual. Nos parece más ventajoso el procedimiento establecido en el Convenio, ya que la prueba de la habitualidad de residencia es menos difícil y menos rígida que la del domicilio, en donde pueden caber situaciones equívocas emanadas de la diversa documentación que pueda arguir el demandado por vía de la excepción.

La segunda alternativa planteada se refiere al lugar de celebración del contrato, condicionado a que allí exista sucursal o agencia.

El texto del Convenio no indica que haya que agotar ordenadamente las alternativas, por el contrario, se trata de diferentes posibilidades de entre las cuales el actor puede elegir y a ello se refiere el Artículo 26 No. 1 al decir: "podrá, a su elección, ejercitar la acción.." de donde se infiere que es una potestad del actor y que dicha potestad no



se encuentra coartada por limitación alguna en el Convenio. El lugar de celebración del contrato suele quedar definido en el documento de transporte multimodal, salvo las dudas que pudieran surgir según los criterios de los diferentes ordenamientos legales ante la circunstancia del contrato suscrito en lugares diferentes. Empero, ello queda resuelto en parte, toda vez que el Convenio condiciona, además, a que el demandado tenga un establecimiento, sucursal o agencia por medio de la cual se haya celebrado el contrato.

En tercer término, está el lugar de ejecución de una obligación básica, como es para el expedidor la entrega de la mercancía al operador de transporte multimodal o, para éste, la entrega al consignatario de la misma.

Ese lugar sí que es perfectamente identificable e identificado, de conformidad con los términos del documento de transporte multimodal y con su ejecución.

Finalmente, el Convenio se refiere a cualquier otro lugar designado por las partes.

Tal designación debe ser expresa, es decir, que quede de manifiesto que las partes han determinado un lugar específico y no otro. Al mismo tiempo, la designación ha de ser intencionada, a lo cual se refiere la expresión "al efecto".

Artículo 26, No. 2.- "No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte multimodal internacional con arreglo al presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en el párrafo 1 de este artículo. Las disposiciones de este artículo no constituirán



obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares".

Este numerando sienta una prohibición de interpretar el numerando anterior.

En cierto modo, la precisión y el esclarecimiento del presente numerando eran innecesarios, aunque hemos de entender que se trata de una formulación a mayor abundamiento. No obstante, su objetivo fue el de facilitar y coadyuvar a las acciones de embargo preventivo, frecuentes en los litigios que derivan de los contratos de transporte, sobre todo que la experiencia demuestra a qué evasivas recurren o tratan de recurrir en ocasiones los titulares, sujetos pasivos de embargos preventivos, a fin de hacer ilusoria la garantía que dicho embargo persigue.

Artículo 26, No. 3.- "No obstante las disposiciones anteriores de este artículo, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación en el que se designe el lugar en que el demandante podrá ejercitar una acción".

Es una consecuencia del artículo 26, No. 1, letra d) en el sentido de que la competencia pueda ser determinada libremente por las partes. Claro está que ha de recaer acuerdo.

Artículo 26, No.4.- a) "Cuando se haya ejercitado una acción de conformidad con las disposiciones de este artículo o cuando se haya dictado fallo en el litigio promovido por tal acción, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo



dictado en relación con la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento.

b) A los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo o el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país no se considerarán como inicio de una nueva acción".

Esta disposición es idéntica a la del Artículo 21, No. 4, letra a) de las Reglas de Hamburgo y como allí, tiende a la estabilidad en la seguridad jurídica, estabilidad que la litis consumada está llamada a consolidar. La única excepción que consagra la letra a) es la no ejecutabilidad del fallo o sentencia en el país donde se formule la nueva acción.

Las razones por las cuales el fallo puede no ser ejecutable en el país en el cual se ha seguido el juicio, son o pueden ser diversas y, a modo de ejemplo, mencionaremos el supuesto de un demandado (empresa para-estatal) en un país subdesarrollado, en el cual la ejecución de la sentencia podría tropezar con obstáculos o presiones de tipo administrativo. Este supuesto se ha dado en muchas ocasiones en el área de los arbitrajes internacionales, hecho que ha inducido a las partes interesadas potencialmente perjudicables a adoptar medidas precautorias o cautelas antes de formular la demanda arbitral.

La letra b) de este numerando, hace referencia a la formulación de una nueva demanda, en contra del principio general, en un país diferente de aquel dentro de cuya jurisdicción fue dictado el fallo o sentencia de cuya ejecución se trata. Esclarece lo que haya de entenderse por nueva demanda o



proceso, el cual siempre requiere de la diversidad de país.

#### ARBITRAJE

Artículo No. 1.- "Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte multimodal internacional en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.

Artículo 27, No. 2.- "El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:

- a) Un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:
  - i) el establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado, o
  - ii) el lugar de celebración del contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales haya celebrado el contrato; o
  - iii) el lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega; o
- b) cualquier otro lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje".

Este artículo sienta la libertad de decisión respecto del arbitraje, mediante pacto escrito, que ha de figurar en el contrato. Un importante precedente es el de las pólizas de fletamento-tipo, operativas en el tráfico de mercancías a granel y que ha cristalizado en formas diversas, todas ellas estandarizadas y que, sin perjuicio de la efectiva solución que todo arbitraje representa, no ha dejado de presentar una



serie de problemas de procedimiento cuando se trata de examinar los trámites que hay que cumplir para que el arbitraje se ponga en marcha de manera que no resulte luego impugnabile por defecto de forma.

Para prever en parte esos inconvenientes se redactó este numerando 2. El pacto escrito obliga a las partes a cumplir los trámites previos para el otorgamiento de un documento o declaración del que resulte el nombramiento de árbitros y la materia que hayan de dirimir.

Artículo 27, No. 3.- "El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las disposiciones del presente Convenio".

Es consecuencia obvia del principio de que el contrato es ley entre las partes.

Claro está que en materia de procedimiento hay que estarse a lo que disponga la ley procesal del Estado en que se sustancia el arbitraje, habida cuenta tanto de los convenios internacionales suscritos respecto de la ejecución de laudos arbitrales, como de las circunstancias y requisitos para estados diversos del propio arbitraje.

Artículo 27, No. 4.- "Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto".

Se trata de una precisión conveniente para no dejar cabo suelto alguno respecto de las cuestiones de procedimiento previas al comienzo de las diligencias del arbitraje



propiamente dicho.

Artículo 27, No. 5.- "Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación relativa al transporte multimodal internacional".

Deja sentado que nada de cuanto se contiene en el presente artículo y Convenio perjudica la validez del compromiso arbitral establecido después de iniciada la reclamación. Ciñe el tema exclusivamente a aquellos arbitrajes que, en razón del contenido y de los términos del contrato de transporte multimodal, caen necesariamente dentro del ámbito de aplicación del Convenio y, para lo cual habrá que remitirse necesariamente al Artículo 2 del Convenio.

Aparte de compromiso, lo ha de ser entre ambas partes, tanto más cuando se trata de la renuncia a un fuero determinado (por ejemplo: el que haya elegido el demandante en mérito del presente Convenio o bien, en mérito de la ley procesal que sea competente).



## C A P I T U L O   V I

---

### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

#### ESTIPULACIONES CONTRACTUALES

Artículo 28, No. 1.- "Toda estipulación del contrato de transporte multimodal o del documento de transporte multimodal será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esta estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al operador de transporte multimodal o cualquier cláusula análoga.

Artículo 28, No. 2.- No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el operador de transporte multimodal podrá, con el acuerdo del expedidor, aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumban en virtud del presente Convenio".

El artículo 28 No.1 representa la consagración del Convenio en cuanto al límite de los recíprocos pactos y de las recíprocas concesiones al otorgar el contrato. Por tanto, vigente que esté el Convenio en un Estado determinado en virtud de la ratificación o adhesión, todo contrato de transporte multimodal internacional con intereses contratantes pertenecientes a otro Estado firmante del Convenio habrá de regirse por éste, so pena de nulidad.

La nulidad se refiere a aquellas estipulaciones que convengan al Convenio, sin que de suyo acarree ello la nulidad del



contrato, a menos que la nulidad de alguna de sus partes afecte a un elemento substancial sin el cual el contrato no pueda ser necesariamente válido.

El Convenio es aún más drástico al referirse a la cláusula de cesión del beneficio del seguro al operador de transporte multimodal y con esto se trata de no hacer ilusoria en modo alguno su responsabilidad y su obligación de resarcimiento.

Con respecto al numerando 2o. de este artículo, debemos señalar que ya figuraba en las Reglas de La Haya. La justificación de ese criterio se encuentra en que los límites de la deuda a que dá lugar la exacción de responsabilidad al operador de transporte multimodal son mínimos aceptables para los perjudicados. Por su propio carácter de mínimos son intraspasables hacia abajo, pero nada obsta a que por renuncia al propio derecho del mínimo de parte del deudor de la obligación (operador de transporte multimodal), o por pacto, dicho límite sea traspasado hacia arriba. Cuanto se dice al respecto de la responsabilidad, cabe decirlo respecto de las obligaciones, en el sentido de que la doctrina civil de obligaciones permite al deudor de las mismas incrementarlas en beneficio del acreedor.

Artículo 28, No. 3.- "El documento de transporte multimodal comprenderá una declaración en el sentido de que el transporte multimodal está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del expedidor o del consignatario".

Se considera este numerando un tanto redundante, habida cuenta del contenido del numerando 1o.



Artículo 28, No. 4.- "Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el operador de transporte multimodal pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además, el operador de transporte multimodal pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento".

Este numerando también es redundante.

La intención es la de asegurar al expedidor o al receptor y en términos generales, al interés de la mercancía, que la omisión de la necesaria mención de sujeción al Convenio por parte del operador de transporte multimodal o bien, el daño a la mercancía emanante de una circunstancia que resultare contenida en una estipulación nula y sin efecto según el Convenio, no repercutirá en modo alguno en detrimento del patrimonio del titular de la mercancía y a ese efecto expresamente como causa de dicho quebranto patrimonial a la pérdida, o al daño o al retraso de la mercancía.

Hay que tener en cuenta que, de cualquier modo, existe un estatuto de responsabilidad del operador de transporte multi-



modal que aparece perfectamente perfilado en los artículos 14 al 21, ambos inclusive, por lo que difícilmente el supuesto del apartado presente va a tener planteamiento real que no haya hecho incurrir en responsabilidad y definitivamente en deuda al operador de transporte multimodal.

#### AVERIA GRUESA

Artículo 29, No. 1.- "Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte multimodal o en la legislación nacional, en la medida en que sean aplicables.

Artículo 29, No. 2.- Con excepción del Artículo 25, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del operador de transporte multimodal por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el operador de transporte multimodal está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento".

El precepto emana de las Reglas de La Haya y hace compatible al contrato de transporte multimodal internacional con la aplicación de las Reglas de York y Amberes en relación con los trayectos marítimos.

#### OTROS CONVENIOS

Artículo 30, No. 1.- "El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones establecidas en el Convenio Internacional de Bruselas para la unificación de ciertas



reglas concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, de 25 de Agosto de 1924, en el Convenio Internacional de Bruselas relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que navegan por alta mar, de 10 de octubre de 1957, en el Convenio de Londres sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, de 19 noviembre de 1976, y en el Convenio de Ginebra relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación interior (CLN), de 10. de Marzo de 1973, incluidas las enmiendas a esos convenios, o en las leyes nacionales relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima o a la navegación interior.

Artículo 30, No. 2.- Las disposiciones de los Artículos 26 y 27 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio internacional relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará la aplicación del párrafo 3 del Artículo 27 del presente Convenio".

El precepto es sólido y consecuente en el sentido en que el Convenio ha de ser congruente con los ya en vigor y que de uno u otro modo se refieren al transporte. Es un principio de regulación de conflictos entre convenios en el que se insistió mucho en los debates que precedieron a la aprobación del presente, lo cual se ha hecho siguiendo el patrón de las



Reglas de Hamburgo.

Artículo 30, No. 3.- "No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:

- a) en virtud de la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de Enero de 1964, o de la Convención de Viena de 21 de mayo de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares, o de enmiendas a esas convenciones; o
- b) en virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de esta naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena".

Esta norma es similar en todo a la de las Reglas de Hamburgo y su sentido se desprende directamente del texto.

Artículo 30, No. 4.- "El transporte de mercancías tal como el contemplado en el artículo 2 del Convenio de Ginebra de 19 de Mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, o en el Artículo 2 del Convenio de Berna de 7 de febrero de 1970 sobre transporte de mercancías por ferrocarril, no se considerará, para los Estados Partes en los convenios que regulen tal transporte, como transporte multimodal internacional a los efectos del párrafo 1 del Artículo 1 del presente Convenio, en la medida en que esos Estados estén obligados a aplicar las disposicio-



nes de esos convenios a tal transporte de mercancías".

La primera referencia al convenio CMR dice del caso de que el vehículo porteador sea transportado por mar, ferrocarril, vía navegable interior o aire en una parte de su recorrido en cuyo supuesto se aplica el citado convenio CMR íntegramente, lo cual implica la adscripción al convenio CMR de cuanto se refiere al sistema Piggy-Back.

La segunda, dice de ciertos recorridos por automóvil o por medio de vía de navegación completados por ferrocarril y tal como queda dicho en la primera referencia, hay que pasar el caso concreto por la comparación con el citado Artículo 20 del convenio CIM.

#### UNIDAD DE CUENTA O UNIDAD MONETARIA Y CONVERSION

Artículo 31, No. 1.- "La unidad de cuenta a que se refiere el Artículo 18 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el Artículo 18 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha de la sentencia o del laudo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado".



Los llamados derechos especiales de giro son considerados como una verdadera moneda fiduciaria internacional y su patrón lo constituye el valor del dólar americano.

Toda vez que la participación en el Fondo Monetario Internacional no es universal, el Convenio deja, en caso de un Estado que no participe en él, que el criterio de cálculo sea determinado por dicho Estado. Por consiguiente y en cada caso, el banco emisor del Estado de referencia es quien está llamado a resolver cualquier cuestión que se suscite al respecto.

Artículo 31, No. 2.- "No obstante, el Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrá, en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en su territorio se fijarán como sigue: con respecto a los límites prescritos en el párrafo 1 del Artículo 18, en 13.750 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o en 41,25 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías, y con respecto al límite prescrito en el párrafo 3 del Artículo 18, a 124 unidades monetarias.

Artículo 31, No. 3.- La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 de este artículo se efectuará de conformidad con



la legislación del Estado interesado".

Se trata de una opción del Estado no miembro del Fondo Monetario Internacional. Se entiende que de no hacer uso de esta opción y al poner en vigor de su parte el Convenio, habrá de mantener como límites de la deuda las sumas indicadas en el Artículo 18 No. 1, por lo que su situación podrá ser la siguiente:

- Si decide usar la opción:

13.750 unidades por bulto o unidad de mercancía transportada; o bien,

41,25 unidades por kilogramo de peso bruto de mercancía; o bien,

124 unidades monetarias en caso de transporte multimodal de mercancías que no incluya trayecto marítimo ni de navegación interior en caso de no hacer uso de la opción; o bien,

920 unidades por bulto o unidad de mercancía transportada; o bien,

2,75 unidades de cuenta por kilogramo de mercancía transportada; o bien,

8,33 unidades de cuenta por kilogramo de mercancía transportada si el contrato multimodal no incluye trayecto marítimo o por vía de navegación vía interior.

La unidad monetaria a que se refiere el numerando 3o. de este artículo es el llamado Franco Poincaré, medida de valor monetario cuyo cálculo es complicado porque, al haber desaparecido el patrón oro, ha dejado de existir un término de referencia que haya conservado un valor fijo, problema que trató de resolver en parte el numerando 4o. de este artículo. Artículo 31, No. 4.- "El cálculo mencionado en la última





frase del párrafo 1 de este artículo y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el Artículo 18 se expresa en unidades de cuenta.

Artículo 31, No. 5.- Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con la última frase del párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de esa conversión".

Esta exigencia del Convenio resulta lógica a fin de premunir de los necesarios niveles de seguridad jurídica a partes contratantes extranjeras que otorguen contratos de transporte multimodal con otras partes.



## CAPITULO VII

---

### CUESTIONES ADUANERAS

El artículo 32, que trata el tema de las cuestiones aduaneras, constituye otra de las normas de "derecho público". En este artículo se ha intentado plasmar un mecanismo que permita facilitar la utilización del sistema de transporte multimodal a través de un adecuado régimen de tránsito aduanero; a tal efecto, el Convenio se limita a recomendar que los estados contratantes al promulgar las leyes y los reglamentos sobre el régimen de tránsito en el transporte multimodal de mercancías, tengan en cuenta las disposiciones que sobre cuestiones aduaneras se anexaron al Convenio, anexo que será analizado en este mismo capítulo.

Por otra parte, podemos afirmar que ningún convenio o sistema normativo referente al transporte multimodal de mercaderías, por excelente que sea, podrá cumplir sus objetivos adecuadamente si no se cuenta con un eficiente régimen de tránsito aduanero y con normas que regulan en forma equitativa el derecho de los operadores para ejercer su actividad, asegurando el derecho de los usuarios a un servicio eficiente y responsable.

#### TRANSITO ADUANERO

Artículo 32, No. 1.- "Los Estados Contratantes autorizarán la utilización del régimen de tránsito aduanero para el transporte multimodal internacional.

Artículo 32, No. 2.- Sin perjuicio de lo dispuesto en las leyes o reglamentos nacionales y en los acuerdos interguber-



namentales, el tránsito aduanero de mercancías en el transporte multimodal internacional se hará conforme a las normas y principios enunciados en los Artículos I a VI del anexo del presente Convenio.

Artículo 32, No. 3.- Al promulgar leyes o reglamentos sobre el régimen de tránsito aduanero en el transporte multimodal de mercancías, los Estados Contratantes deberían tener en cuenta los Artículos I a VI del anexo del presente Convenio".

Por la forma de redacción del Artículo 32 se deduce que la mera aceptación del Convenio y su ratificación, implica de suyo la obligación de todo Estado adherido de autorizar la utilización del régimen que el propio Convenio detalla.

La implantación del régimen aduanero es de tal suerte que la normativa aduanera del Convenio ha de vincular a las partes contratantes y al Estado, no obstante su legislación interna y la normativa internacional que rija en el propio Estado. Se trata por lo tanto de una derogación de la norma nacional en caso de conflicto con la derivada del Convenio.

El texto del numerando 3o. de este artículo aparece discordante después de lo señalado, ya que manifiesta que al legislar los Estados sobre tránsito aduanero, "deberían" y no "tendrían", tener en cuenta los artículos del anexo. La contradicción, sin embargo, es aparente, porque la preeminencia de los artículos I a VI del anexo es firme y confirmada en el Artículo 32 No. 2, en tanto que el numerando 3o. se refiere al proceso legislativo interno, acerca del cual el Convenio no puede ordenar procecer de una u otra manera, pero sí indicar, sugerir o aconsejar que cualquier nueva normativa



sea elaborada concordantemente con la regla vigente en el ámbito internacional.

"DISPOSICIONES SOBRE CUESTIONES ADUANERAS RELATIVAS AL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS (anexo)

Artículo I.-

A los efectos del presente Convenio:

Por "régimen de tránsito aduanero" se entiende el régimen aduanero con arreglo al cual se transportan las mercancías bajo control aduanero de una oficina de aduanas a otra.

Por "oficina de aduanas de destino" se entiende toda oficina de aduanas donde termina una operación de tránsito aduanero.

Por "derechos e impuestos de importación o exportación" se entienden los derechos de aduana y todos los demás derechos, impuestos, cánones u otros gravámenes que se recaudan por la importación o exportación de mercancías o en relación con dicha importación, pero no comprenden los cánones y gravámenes cuya cuantía se limita al costo aproximado de los servicios prestados.

Por "documento de tránsito aduanero" se entiende un formulario en el que constan los datos e informaciones requeridos para la operación de tránsito aduanero".

Artículo II, No. 1.- "Sin perjuicio de las disposiciones de las leyes, reglamentos y convenios internacionales que estén en vigor en sus territorios, los Estados Contratantes concederán libertad de tránsito a las mercancías en el transporte multimodal internacional.



Artículo II, No. 2.- Siempre que se cumplan, a satisfacción de las autoridades de aduanas, las condiciones establecidas en el régimen de tránsito aduanero utilizado para la operación de tránsito, las mercancías en el transporte multimodal internacional:

- a) no serán, por regla general, sometidas a inspección aduanera en el curso del viaje, salvo en la medida que se considere necesaria para garantizar el cumplimiento de las normas y reglamentos que las aduanas tienen obligación de hacer cumplir; en consecuencia, las autoridades de aduanas se limitarán normalmente a controlar los precintos aduaneros y otras de garantías en los puntos de entrada y de salida;
- b) sin perjuicio de la aplicación de las leyes y reglamentos relativos a la seguridad pública o nacional, la moralidad pública o la sanidad pública, no serán sometidas a ninguna formalidad o requisito aduanero que no sean los prescritos en el régimen de tránsito aduanero aplicable a la operación de tránsito".

El numerando 1 de este artículo no solamente es permisivo, sino coactivo, en el sentido de que por la mera adhesión al Convenio se obliga a cada Estado a conceder libertad de tránsito.

Por otra parte, el numerando 2 conjuga esa libertad de tránsito con la no inspección y con la evitación del fraude aduanero.

Artículo III.- "Con el objeto de facilitar el tránsito de las mercancías, cada Estado Contratante deberá:



- a) Si fuere el país de partida, adoptar, dentro de lo posible, todas las medidas a fin de garantizar la integridad y la exactitud de la información requerida para las ulteriores operaciones de tránsito;
- b) Si fuere el país de destino:
  - i) adoptar todas las medidas necesarias para que las mercancías en tránsito aduanero sean despachadas, por regla general, en la oficina de aduanas de destino de las mercancías,
  - ii) esforzarse por efectuar el despacho de las mercancías en un lugar que se halle lo más cerca posible del lugar de destino final de las mismas, siempre que las leyes o los reglamentos nacionales no dispongan otra cosa al respecto".

El requisito de la información se comprende en función de las garantías a que tienen derecho a exigir las aduanas de tránsito.

Artículo IV, No. 1.- "Siempre que se cumplan, a satisfacción de las autoridades de aduanas, las condiciones establecidas en el régimen de tránsito aduanero, las mercancías en el transporte multimodal internacional no estarán sujetas al pago de derechos e impuestos de importación o exportación, o a su depósito en lugar de su pago, en los países de tránsito.

Artículo IV, No. 2.- "Las disposiciones del párrafo que antecede no impedirán:

- a) la recaudación de los cánones y gravámenes exigibles en virtud de los reglamentos nacionales por causa de seguridad pública o de sanidad pública;



b) la recaudación de los cánones y gravámenes, cuya cuantía se limite al costo aproximado de los servicios prestados, siempre que aquellos se apliquen en condiciones de igualdad".

El presente artículo no requiere comentario pues se explica por sí mismo.

Artículo V, No. 1.- "Cuando se exija garantía financiera para la operación de tránsito aduanero, ésta se constituirá a satisfacción de las autoridades de aduanas del país de tránsito interesado, de conformidad con las leyes y reglamentos de dicho país y los convenios internacionales.

Artículo V, No. 2.- "Con el objeto de facilitar el tránsito aduanero, el sistema de garantía aduanera deberá ser sencillo, eficaz y de costo moderado y cubrirá los derechos e impuestos de importación o exportación exigibles y, en los países en que estén cubiertas por garantías, las sanciones a que haya lugar.

El concepto de garantía financiera ha sido objeto de debates encontrados para concretar el alcance de los vocablos que quepa emplear en cuanto al binomio: seguridad jurídica, o bien, constitución de garantía financiera.

Artículo VI, NO. 1.- "Sin perjuicio de cualesquiera otros documentos que puedan exigirse en virtud de un convenio internacional o de las leyes y reglamentos nacionales, las autoridades de aduanas de los países de tránsito aceptarán el documento de transporte multimodal como parte descriptiva del documento de tránsito aduanero.



Artículo VI. No.2.- "Con objeto de facilitar el tránsito aduanero, los documentos de tránsito aduanero se ajustarán en lo posible al modelo que se reproduce a continuación:"

DECLARACION DE MERCANCIAS (TRANSITO ADUANERO)

Expedidor (nombre y dirección)		Aduana de partida	Fecha
			NR
Destinatario (nombre y dirección postal)		Declarante (nombre y dirección)	
Dirección de entrega		País de procedencia	País de destino
Lugar de carga	Muelle, depósito, &	Documentos adjuntos	Uso oficial
Vía	Modo y medio de transporte		
Aduana de destino		Precintos colocados por <input type="checkbox"/> Aduana <input type="checkbox"/> Declarante	
ID. Eneoc	Unidad de transporte (tipo, número de identificaciones); Marcas y nos de los bultos u objetos	Número y naturaleza de los bultos; designación de las mercancías	NR de clasificación
	.....	.....	.....
	.....	.....	.....
	.....	.....	.....
	.....	.....	.....
	.....	.....	.....
	.....	.....	.....
	.....	.....	.....
	.....	.....	.....
	.....	.....	.....
Número total de bultos		Peso bruto total Kg	
(Reglamentación nacional)	(Datos relativos a la garantía)		
	El que suscribe declara que las informaciones que figuran en esta declaración son auténticas y verdaderas y se compromete a respetar las obligaciones contraídas por esta operación de tránsito aduanero, según las condiciones prescritas por las autoridades competentes.		
	Lugar, fecha y firma del declarante		



La presente disposición es básica en el sentido de mantener y aún reforzar el valor del documento de transporte multimodal como base de cualquier expediente. Respaldo como está éste, por las obligaciones de declaración del expedidor (y la garantía de su veracidad) y por el estatuto de deberes del operador de transporte multimodal, se tiende a una simplificación de los expedientes de despacho aduanero. La uniformidad según el modelo reproducido presigue idéntico fin.

Por último, el Convenio en la parte VIII denominado "Cláusulas Finales", que abarcan desde el Artículo 33 al 40, los que no es necesario reproducir por cuanto son comunes a todo convenio internacional, designa al Secretario General de las Naciones Unidas como depositario del Convenio.

Por su parte el Artículo 34, se refiere a la firma, ratificación, aceptación y adhesión al Convenio.

Luego el Artículo 35 señala que al presente Convenio no se le podrán hacer reservas.

Señala un mínimo de 30 estados que lo hayan firmado, aceptado o adherido a él para su entrada en vigor.

Cabe hacer presente que nuestro país, en conjunto con los Estados de Malawi, México, Marruecos, Noruega, Ruanda, Senegal y Venezuela fueron los signatarios del Convenio. Por su parte el Gobierno de Chile ratificó el Convenio mediante Decreto Supremo No. 380 del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial el 04 de Agosto de 1982.

Después de la entrada en vigor del Convenio, el depositario



convocará a una conferencia de los Estados Contratantes del Convenio para revisarlo o enmendarlo si así lo solicita un tercio, por lo menos, de los Estados Contratantes.

Todo Estado Contratante podrá denunciar el Convenio después de la expiración de un plazo de dos años contado desde la fecha de su entrada en vigor y esta denuncia surtirá efecto después de un año, contado desde que se haya presentado al depositario.



## CONSIDERACIONES FINALES

Todo transporte internacional requiere para su cabal desarrollo, de normas unificadas; ello, además de proporcionar un marco jurídico a la actividad de que se trate, facilita la contratación de los seguros y de las coberturas de responsabilidad.

La unificación de la documentación, o por lo menos, la tendencia a instrumentar el contrato conforme a modelos más o menos estereotipados, también agrega certeza y despierta confianza.

Sin embargo, en la eventualidad de que este Convenio entre en vigor, para lo cual deberán transcurrir 12 meses desde la fecha en que los Gobiernos de 30 Estados lo hayan firmado o hayan depositado los instrumentos de ratificación, aprobación o adhesión, deberemos convivir con varios sistemas internacionales que regulan el transporte de mercaderías, cada uno de ellos con un diverso régimen en materia de responsabilidad.

El usuario tiene diversas alternativas para contratar un transporte internacional de mercancías de puerta a puerta. La elección que efectúe el usuario de una de estas alternativas dependerá del análisis que realice tomando en consideración las variables que intervienen en este tipo de transporte.

Entre estas variables merecen especial mención las que siguen:

- i) Costo total del transporte que incluye los costos de tramos, puntos de transbordo, almacenamientos y terminales;



- ii) Tiempo total del transporte que comprende también el tiempo durante el cual las mercancías están detenidas a la espera de tramitaciones administrativas;
- iii) Embalajes, los cuales deben proteger debidamente las mercancías o también cumplir exigencias especiales;
- iv) Seguridad del transporte contra daños o pérdidas de las mercancías, lo que se traducirá en mayores o menores costos de los seguros de la carga;
- v) Oportunidad del transporte, en el sentido de obtener el transporte en el lugar y momento en que se necesite;

Para que este procedimiento conduzca a resultados satisfactorios para el usuario es necesario que el mercado de los transportes no se vea distorsionado por medidas administrativas que generen alteraciones, por ejemplo, disposiciones que establecen beneficios fiscales en campos ajenos al transporte para favorecer determinadas rutas o transportes en buques de bandera nacional o prioridades en el atraque de bandera nacional o de países especificados. La consideración de estas variables exógenas puede ser decisiva.

El poder de negociación del usuario es fundamental para obtener tarifas y condiciones de transporte satisfactorias que resguarden los intereses de los usuarios y de los transportistas.

No se entiende cómo en Chile no existan aún consejos de usuarios para, primero detectar los problemas del transporte en cualquiera de sus fases, y segundo, negociar o estudiar la solución de estos problemas con los transportistas ya sean unimodales, forwarders o transitarios u operadores de trans-



porte multimodal.

En la actualidad el poder de negociación de un usuario pequeño o aún mediano frente a los transportistas es de muy poca importancia, pese a la buena voluntad que en ciertos casos demuestran los transportistas. En cambio nadie podrá discutir que el transporte del cobre que exporta Codelco no se efectúe con tarifas y oportunidad de transporte muy satisfactorias. ¡Es que no se puede dejar de dar importancia a una exportación uniforme a lo largo del año de un producto de alta densidad, apreciable valor y que alcanza a 1.000.000 de toneladas anuales!

Este simple hecho está recomendando a todas luces la unión de los pequeños y medianos usuarios del transporte en consejos de usuarios que adquirirían, por esta unión, un poder de negociación del cual carecen actualmente, dado que actúan en forma individual.

El transporte de puerta a puerta presenta varias ventajas, fuera de la comodidad, para el usuario.

Es muy probable que la introducción, en los países en desarrollo, de las nuevas técnicas que se prestan para esta manera de transportar represente un menor costo y un mejor servicio para los usuarios.

Además la realización de este transporte, generalmente de carácter masivo, ya sea por medio de forwarders, transportistas unimodales u operadores multimodales, significa para estos porteadores el beneficio de una economía de escala que reducirá sus costos totales y les permitirá ofrecer fletes



satisfactorios a los usuarios.

Los convenios internacionales existentes, en especial el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, establecen reglas de juego que aparecen equitativas y que permiten calcular en forma más precisa los costos totales del transporte.

Estas formas distintas de transportar - diferentes en el marco jurídico que las regula y también, en la técnica que utilizan - competirán entre sí lo que representará un mejoramiento en el abanico de perspectivas ofrecidas al usuario y, recíprocamente, permitirá a los transportistas una serie de variantes para la captación de la demanda de este tipo de transporte.



## BIBLIOGRAFIA

### AUTORES

- 1) Guardiola Sacanera, Enrique. La Compraventa Internacional y los Incoterms.
- 2) Hugas Albadalejo, D. Ricardo. El Transporte y los Fletamientos Maritimos.
- 3) Bonet Armengal, Francisco. Los Seguros de Mercancia en el Comercio Internacional.
- 4) Hugas Albadalejo, Ricardo. Formas de Pago Internacional.

### CONVENIOS

- 5) Proyecto de Convenio Internacional para el Transporte Combinado de Mercancías, Roma 1970.
- 6) Convenio de Bruselas, 25 de Agosto de 1924.
- 7) Convenio C.I.M (Berna), 25 de Octubre de 1952.
- 8) Convenio C.M.R. (Ginerbra), 19 de Mayo de 1956.
- 9) Convenio de Varsovia, 12 de Octubre de 1929.
- 10) Convenio de Guatemala, 08 de Marzo de 1971.
- 11) Protocolo de La Haya, 28 de Septiembre de 1955.
- 12) Reglas de Visby, La Haya 1968.
- 13) Reglas de Hamburgo, Naciones Unidas 1978.
- 14) Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte



Multimodal Internacional de Mercancías, 24 de Mayo de 1980.

ESTUDIOS Y DOCUMENTOS

- 15) Secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Operaciones de Transporte Multimodal Internacional. Documento TD/B/AC/15/7 del 28 de Agosto de 1974.
- 16) Secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Opiniones de un Usuario y de un Proveedor de Servicios de Transporte Multimodal Internacional. Documento TD/AC/15/7/Add.1 del 15 de Julio de 1974.
- 17) Secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Estudio sobre el Ambito de Aplicación de las Normas relativas al Transporte Multimodal Internacional, por el Consultor André M. Henne Bicq. Documento TD/B/AC/15/7/Add.5 del 23 de Agosto de 1974.
- 18) Estudios sobre "El Transporte Internacional de Mercancías de Puerta a Puerta", de Juan Coeymans Rat, Diciembre de 1980.
- 19) Informe del Grupo de Trabajo para el Estudio del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Chile, Diciembre de 1980.
- 20) Estudio sobre "El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías".



Centro de Estudios Navieros, Buenos Aires, Argentina, 15 de Septiembre de 1987.

21) El Tramo Marítimo del Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. Trabajo presentado por Juan Coeymans Rat al Congreso Panamericano del Transporte, Santiago de Chile, Marzo de 1983.

22) Asistencia personal de las Autoras a las Jornadas Iberoamericanas de Transporte Marítimo, Hotel O'Higgins, Viña del Mar, Chile, del 28 de Septiembre al 3 de Octubre de 1987.

