

# EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCÍAS EN LA REGULACIÓN UNIMODAL<sup>1</sup>

Pablo Lizarreta Barrios

doi: [http://dx.doi.org/10.18543/ed-65\(1\)-2017pp363-400](http://dx.doi.org/10.18543/ed-65(1)-2017pp363-400)

---

**SUMARIO:** 1. INTRODUCCIÓN. 2. NOCIÓN Y PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL. 2.1. *Concepto*. 2.2. *Principales problemas*. 2.3. *Un intento de regulación: el CTMI*. 3. RÉGIMEN LEGAL EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA. 3.1. *Consideraciones previas*. 3.2. *Normativa internacional: el CMR*. 3.3. *Normativa nacional: la LCTTM*. 4. RÉGIMEN LEGAL EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO. 4.1. *Preliminar*. 4.2. *Normativa internacional: las RU CIM*. 4.3. *Particularidades de la LCTTM en el transporte ferroviario*. 5. RÉGIMEN LEGAL EN EL TRANSPORTE AÉREO. 5.1. *Consideraciones introductorias*. 5.2. *Normativa internacional: Sistema de Varsovia y Convenio de Montreal*. 5.3. *Normativa nacional: la LNA*. 6. RÉGIMEN LEGAL EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO. 6.1. *Premisa*. 6.2. *Pluralidad de convenios internacionales sobre la materia*. 6.3. *Normativa nacional: la LNM*. 7. CONCLUSIONES. 8. ANEXO: CUADRO COMPARATIVO SOBRE LOS PRINCIPALES ASPECTOS DEL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.

---

## 1. INTRODUCCIÓN

El transporte puede efectuarse tanto de forma unimodal (carretera, ferrocarril, aire o mar) como mediante el transporte multimodal, entendido éste

---

<sup>1</sup> Este trabajo resultó ganador de la I Edición del Premio Juan Churruga al mejor trabajo de fin de Grado (2015/2016), convocado por la Facultad de Derecho y la revista *Estudios de Deusto*.

como aquel sistema en que se combina más de un modo de transporte en un sólo contrato o instrumento jurídico. El presente trabajo tiene por objeto el análisis del régimen jurídico del transporte multimodal en las regulaciones unimodales, ya que no existe en la actualidad ninguna norma de carácter internacional ni nacional que regule el transporte multimodal, sino que su regulación se compone de meras referencias a la materia en las diversas normas unimodales. La escasa regulación y la consiguiente dispersión normativa son fuente de insatisfacción para los operadores y usuarios en el mercado, que demandan una normativa internacional a la altura de las necesidades del sector.

A ello hemos de añadir la internacionalidad, un aspecto que es consustancial al transporte. El fenómeno de la globalización supone, entre otros aspectos, una intensificación de las relaciones comerciales entre distintos países, lo que erige el transporte como una herramienta clave para su consecución. En efecto, los servicios de transporte trascienden del ámbito nacional al internacional, lo que exige la colaboración entre los distintos países en aras de crear una normativa internacional ambiciosa e integradora que responda a los retos de esta materia. Ello se ha acentuado en la actualidad debido a la contenedorización del transporte y a la proliferación en la práctica de los denominados contratos de transporte «de puerta a puerta» en los que el cliente contrata con un único operador el traslado de mercancías con independencia del medio o medios y del número de porteadores efectivos utilizados, lo que en la práctica desemboca en contratos multimodales de transporte.

En las siguientes líneas analizaremos los principales problemas a los que se enfrenta el transporte multimodal en el contexto legislativo actual, centrándonos en la problemática de los daños no localizados y en la reticencia que presentan los actores del tráfico al establecimiento de una normativa multimodal propia. Para ello, estudiaremos las previsiones que los distintos convenios internacionales y normas nacionales de transporte unimodal contienen sobre el transporte multimodal, prestando especial atención al régimen de responsabilidad aplicable al transportista, el cual varía notablemente no sólo de un modo de transporte a otro, sino también incluso de una regulación a otra.

Es más, dada la extensión limitada que puede tener este trabajo y con el objetivo de facilitar al lector la comparación entre los diversos regímenes existentes se ha elaborado una tabla comparativa que recoge los principales aspectos del régimen de responsabilidad del porteador, que se incorpora como anexo al final de este trabajo. En la misma se analiza tanto la normativa nacional como la regulación internacional del transporte por carretera, ferroviario, aéreo y marítimo.

## 2. NOCIÓN Y PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

### 2.1. *Concepto*

El transporte multimodal puede ser definido como el sistema mediante el cual se combina más de una disciplina de transporte para efectuar el desplazamiento de mercancías. Uno de los principales aspectos a delimitar es la concepción de multimodalidad. Desde un enfoque técnico exige la pluralidad de modos en ejecución del transporte, mientras que desde un enfoque normativo exige que las distintas fases estén sometidas a regímenes normativos diferenciados. En principio, se sigue el criterio técnico, el cual, a su vez, suele ser objeto de forma paralela de una regulación distinta para cada modo de transporte, lo que da como resultado la conjunción de ambas exigencias.

El transporte multimodal también es comúnmente denominado transporte intermodal o combinado, si bien las distintas acepciones lingüísticas se refieren, en esencia, al transporte multimodal. A este respecto también debemos hacer referencia al transporte bimodal, que no es más que el transporte multimodal en que se utilizan dos modos de transporte para ejecutar el desplazamiento de las mercancías. No obstante, no constituye transporte multimodal el denominado transporte segmentado, que es aquél en el que se celebran tantos contratos jurídicamente independientes como modos de transporte utilizados para ejecutar una operación de transporte de mercancías, ya que en este caso, adolece de la unicidad jurídica de un único contrato que instrumente el transporte en favor de una mera yuxtaposición de transportes unimodales<sup>2</sup>.

En general, el transporte multimodal no lleva aparejado consustancialmente la exigencia de una pluralidad de porteadores, si bien en la práctica es común. En efecto, un OTM suele obligarse frente al cargador a efectuar las operaciones de transporte contratadas, si bien posteriormente se vale de subtransportistas o porteadores efectivos para la ejecución de las mismas. La responsabilidad del OTM frente al cargador estará sujeta al régimen multimodal, mientras que los subtransportistas responderán ante su OTM conforme a la normativa unimodal propia del modo en que ejecutaron el transporte. Pese a ello, es posible celebrar un contrato en el que diversos transportistas se comprometen a ejecutar individualmente la fase del trayecto que tienen encomendada y responden de la ejecución íntegra del mismo. En todo caso ha de quedar claro que el OTM es la parte que se compromete ante el cargador al transporte

---

<sup>2</sup> La SAP 247/2004 de Barcelona, sec. 14.<sup>a</sup>, de 16 de abril y la SAP 273/2013 de Guipúzcoa, sec. 2.<sup>a</sup>, de 12 de noviembre explican como en el transporte multimodal se supera la tradicional fragmentación del porte que llevaba aparejada la utilización de diversos medios unimodales, en favor de un único documento de transporte multimodal en torno al cual se instrumenta jurídicamente el contrato de transporte.

de las mercancías en las condiciones pactadas, respondiendo ante él tanto de sus errores como de los causados por los subtransportistas<sup>3</sup>.

Un supuesto especial del transporte multimodal es el denominado transporte superpuesto, aquél en el que un vehículo de transporte (generalmente terrestre) es transportado sin ruptura de carga a través de otro medio de transporte (generalmente por mar o aire). La especialidad de esta modalidad recae en que nos encontramos con dos transportes: el que tiene por objeto la mercancía y el que tiene por objeto el vehículo.

## 2.2. Principales problemas

El principal aspecto a tratar en referencia al transporte multimodal es el régimen de responsabilidad aplicable al mismo. A grandes rasgos son dos los sistemas o enfoques aplicables al mismo: el sistema de responsabilidad en red (*network system*) y el sistema de responsabilidad uniforme. El primero se caracteriza por aplicar a cada modo de transporte su propio régimen de responsabilidad, por lo que se llega a la misma solución que si se hubiese celebrado una pluralidad de contratos unimodales. El sistema en red no suele aplicarse en puridad sino que se modula y se aplica un sistema en red modificado añadiendo una regulación uniforme para supuestos a los que la norma unimodal autónoma para cada tramo no es satisfactoria, a saber, los daños no localizados<sup>4</sup>.

Por el contrario, el sistema uniforme se aplica a la totalidad de modos de transporte combinados en el mismo trayecto. Este sistema se fundamenta en la naturaleza propia del contrato multimodal de transporte (que no sería una mera yuxtaposición o suma de contratos unimodales), lo que exige un régimen propio. En aplicación de este enfoque, el OTM responderá conforme a una normativa uniforme independientemente del modo de transporte en que se produzcan los daños. Ello supone una mayor seguridad jurídica, ya que *ex ante* es posible conocer el régimen de aplicación independientemente de la localización o no de los daños<sup>5</sup>. Sin embargo, está sujeto a una normativa más estricta frente a su

<sup>3</sup> En este sentido la SAP 174/2011 de Madrid, sec. 28.<sup>a</sup>, de 19 de mayo califica al OTM como un auténtico organizador del transporte que responde de la ejecución del mismo pese a no realizarlo en la práctica en los siguientes términos: «el OTM es un organizador del transporte que asume su ejecución bien por sí o por medio de terceros, figura que se asimila al porteador y que faculta al cargador para exigirle la responsabilidad derivada de los daños ocasionados en cualquiera de las fases o tramos del transporte, según el régimen legal aplicable».

<sup>4</sup> El concepto de daños no localizados hace referencia, en sentido amplio, no solo a aquellas averías cuya fase (o fases) de producción no sea constatable, sino también a perjuicios derivados del retraso en la entrega cuyo origen no sea identificable.

<sup>5</sup> Para mayor profundización en este aspecto véase Antonio Abril Rubio. «Régimen jurídico del transporte multimodal internacional», *Ars Juris Salmanticensis*, n.º 2 (2014): 77.

cargador que la que puede exigir del transportista efectivo (responsable de los daños), ya que el sistema uniforme prevé límites indemnizatorios más elevados que los sistemas unimodales. Ello representa un perjuicio para el OTM a la hora de ejercer la repetición de la acción indemnizatoria contra el transportista efectivo, ya que a éste le serán de aplicación los límites contenidos en la regulación unimodal, lo que obliga al OTM a soportar la diferencia entre las indemnizaciones previstas en ambos sistemas. Además, una de las principales desventajas para el OTM es la imposibilidad de acción de repetición en caso de daños no localizados, ya que el responsable no puede ser identificado y la indemnización es asumida por el OTM en su totalidad, lo que hace que, como regla general, se oponga frontalmente a este sistema.

El sistema en red es el preferido por los porteadores, ya que su responsabilidad seguirá siendo regulada por la normativa unimodal a la que se acogen habitualmente, frente al sistema uniforme, en el que quedan a expensas del régimen fijado para el caso concreto<sup>6</sup>. Su principal punto fuerte, la certidumbre del régimen a aplicar en caso de daños localizados, es al mismo tiempo fuente de inseguridad ya que a priori no es posible conocer cuál será la regulación aplicable al régimen del transportista, ya que ello queda a expensas de la fase en que se produzcan los daños. Sin embargo, este sistema no da respuestas a la necesidad de un régimen uniforme para la totalidad del trayecto que han de efectuar las mercancías. No sirve en especial ni para los daños no localizados ni para los producidos en fases que no son puramente transporte: por ejemplo durante el almacenaje, la carga o la descarga. De ahí que el sistema en red necesite en todo caso de una previsión específica para los supuestos mencionados, ya sea una remisión a un texto unimodal (el relativo al transporte más relevante empleado en ejecución) o una regulación *ad hoc*. En todo caso, este sistema supone la aplicación de una regulación sectorial fragmentada, que no satisface las necesidades del tráfico moderno.

Pese a ello, diversos Estados han promulgado normas sobre transporte multimodal o han introducido previsiones en sus Códigos de comercio o civiles en los que la responsabilidad del OTM por este tipo de daños se abarca desde muy distintas perspectivas. Así, en el Código de Comercio austríaco se opta por aplicar el régimen de responsabilidad más favorable para el cargador, es decir, el más gravoso para el transportista<sup>7</sup>. En Holanda se ha

---

<sup>6</sup> Para mayor profundización véanse la SAP 201/2014 de Cádiz, sec. 5.<sup>a</sup>, de 24 de marzo y la SAP 148/2012 de Madrid, sec. 28.<sup>a</sup>, de 14 de mayo, en la que se mencionan otros dos sistemas alternativos, como el sistema de cálculo de la indemnización sobre regímenes unimodales o el sistema de dirección único («one way system») que establece un límite unitario, pero finaliza aconsejando la aplicación del sistema en red dada la dificultad de establecer un régimen común ante la falta de normativa específica.

<sup>7</sup> *Implementation of multimodal transport rules*. (Ginebra: UNCTAD, 2001), 34.

establecido, igualmente, para el caso de daños no localizados el periodo de prescripción más amplio de entre los distintos modos de ejecución del transporte<sup>8</sup>. China, por su parte, ha establecido en el art.106 de su Código Marítimo que para el caso de daños no localizados es de aplicación el régimen de responsabilidad del transporte marítimo que es muy similar al establecido en las RH-V<sup>9</sup>.

### 2.3. *Un intento de regulación: el CTMI*

La necesidad de una normativa propia e integral sobre el transporte multimodal no es nueva. Los esfuerzos por crear un convenio internacional que dote de uniformidad a la materia han sido numerosos a lo largo del siglo XX<sup>10</sup>. Debe destacarse que fue en 1973 cuando UNCTAD comenzó los trabajos preparatorios para crear una normativa internacional reguladora del transporte multimodal<sup>11</sup>. En colaboración con diversas organizaciones (UNIDROIT, CMI...) se fraguó el CTMI, que sin embargo no ha entrado en vigor al no haber alcanzado las ratificaciones necesarias a tal efecto<sup>12</sup>. Llama la atención, de entre las ratificaciones al CTMI, la ausencia de países de primer orden en el comercio internacional. En efecto, la causa principal que ha motivado la no aprobación por parte de las grandes potencias económicas mundiales es la presión de los operadores de transporte (grandes navieras en su mayoría) que se oponen al régimen de responsabilidad recogido en el texto (similar al de las RHamb).

El objetivo perseguido por el CTMI era la creación de una normativa unificadora e integradora que dejara a un lado la visión según la cual en transporte multimodal es considerado como la mera adición o sucesión de varias operaciones de transporte unimodal en favor de una disciplina propia que actuara en beneficio de las distintas naciones en el comercio

<sup>8</sup> *Implementation of...*, 53.

<sup>9</sup> *Implementation of...*, 38. The Maritime Code, 1993, Chapter IV, Section 8: Special Provisions Regarding Multimodal Transport Contract.

<sup>10</sup> Propositiones ante la Cámara de Comercio Internacional (en adelante ICC) en 1927 y 1949. En 1973 se elaboraron unas reglas unificadoras permanecieron en vigor hasta 1992. En 1992 se elaboraron unas nuevas reglas junto con UNCTAD que se aplican en la actualidad. En 1996 la UNCITRAL añadió el transporte multimodal en sus programas de trabajo.

<sup>11</sup> Así, en Abril RUBIO, «Régimen jurídico del transporte multimodal internacional», 73 se desarrolla en mayor profundidad los distintos esfuerzos de agentes internacionales por promulgar una normativa común sobre el transporte multimodal.

<sup>12</sup> En 2013 únicamente 13 de los 30 países necesarios para su entrada en vigor lo ratificaron (Burundi, Chile, Georgia, Líbano, Liberia, Malawui, México, Marruecos, Noruega, Ruanda, Senegal, Venezuela y Zambia).

internacional, ya que uno de sus principales objetivos fue lograr un equilibrio que permitiese la participación efectiva de las naciones en vías de desarrollo en el comercio internacional. En efecto, su principal novedad respecto al régimen de responsabilidad aplicable a los daños localizados fue la aplicación de regulación contenida en el propio CTMI en vez de los propios convenios o normas unimodales. Los convenios unimodales aplicables al tramo del transporte en que se produjere la pérdida, daño o causa de retraso únicamente se aplicarán cuando los límites de responsabilidad que recojan sean superiores a los del CTMI. Es decir, el CTMI establece unos mínimos inderogables de responsabilidad exigibles al transportista, ya que serán aplicables en todo caso al no permitir el CTMI reservas al respecto (art. 35).

La diversidad de intereses entre las naciones porteadoras al ratificarlo (cuyo principal interés es la limitación de la responsabilidad del transportista en aras del mantenimiento de unos costes competitivos) y las naciones cargadoras (cuyo interés radica en la consecuencia de un régimen que proteja la figura del cargador) es comúnmente señalada como la causa de principal de la no aprobación del CTMI, a lo que hemos de añadir lo novedoso de la previsión contenida respecto a la responsabilidad aplicable a daños localizados. Así, el establecimiento de un régimen uniforme pero considerablemente más gravoso que el aplicable a determinadas modalidades (especialmente en comparación con el transporte marítimo) ha generado un importante rechazo por parte de los grandes transportistas, ya que ello podría repercutir muy negativamente en la fijación de precios de los fletes.

En todo caso, no podemos dejar fuera de este estudio las Reglas UNCTAD/ICC<sup>13</sup> relativas al transporte multimodal de mercancías. A falta de una norma convencional, estas reglas de carácter contractual hacen las veces de referente en lo relativo a la regulación del transporte multimodal internacional. En consecuencia, solo serán de aplicación en tanto las partes lo incorporen a los contratos que celebren y no contravengan la normativa imperativa aplicable. Los principales aspectos a resaltar en materia de responsabilidad son los siguientes: se equipara a pérdida la falta de entrega de las mercancías en los noventa días siguientes a la fecha señalada para su entrega (regla 5.3) y se establece un plazo de seis días para efectuar el aviso por daños o pérdidas no aparentes (regla 9). Estas normas se acogen, además, al sistema de responsabilidad en red, ya que en caso de daños localizados se aplica el régimen establecido en el convenio o norma unimodal aplicable al modo de transporte en que se produjeron. Asimismo, hemos de mencionar que el plazo para ejercer las acciones contra el transportista será

---

<sup>13</sup> Las Reglas UNCTAD/ICC relativas a los documentos de transporte multimodal de 9 de julio de 1991 que comenzaron a aplicarse a partir del 1 de enero de 1992.

de 9 meses desde la fecha de entrega de mercancías, su entrega efectiva o desde que se tengan por pérdidas, plazo netamente inferior a los 2 años inicialmente previstos en el CTMI.

### 3. RÉGIMEN LEGAL EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

#### 3.1. *Consideraciones previas*

El transporte por carretera es uno de los medios más utilizados de transporte en la actualidad. Su comodidad, especialmente en distancias medias-cortas, y sus costes moderados hacen de este sistema uno de los más utilizados en la práctica. En el transporte multimodal su utilización suele ser calificada como «de apoyo», siendo utilizado para trasladar las mercancías entre distintos puntos de otros modos de transporte (desde los puertos hasta los puntos de transporte ferroviario y viceversa).

En el ámbito internacional el CMR es el Convenio que rige el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera<sup>14</sup>, centrado especialmente en lo referido a la responsabilidad del transportista y con un régimen notablemente inspirado en las RU CIM aplicables al transporte de mercancías por ferrocarril. El transporte de mercancías por carretera es un sector estratégico que contribuye en un alto grado al desarrollo económico y social de nuestro país<sup>15</sup>. Pese a ello, en el plano interno hemos carecido de un régimen legal completo sobre la materia hasta 2009. La LCTTM es la norma que regula el contrato de transporte terrestre de mercancías<sup>16</sup>, tanto por ferrocarril como por carretera, en el ámbito nacional. En efecto, las disposiciones contenidas en el CCo<sup>17</sup>, no habiendo sido reformadas desde su publicación inicial, eran incapaces de dar respuesta a las necesidades del transporte actual. Asimismo, la anterior LOTT<sup>18</sup> contenía determinados preceptos aplicables a la materia, pero su contenido era eminentemente administrativo, lo que motivó el cambio de normativa.

<sup>14</sup> Convenio de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, celebrado en Ginebra (BOE n.º 1097 de mayo de 1974, corrección de errores BOE n.º 142 de 15 de junio de 1995).

<sup>15</sup> Supuso el 4,3% del empleo total (directo e indirecto) y el 4,7% del PIB en España en 2014 según datos del *Informe Anual del Observatorio del Transporte y de la Logística en España* (Madrid: Ministerio de Fomento, 2014), 107.

<sup>16</sup> Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (BOE n.º 273 de 12 de noviembre de 2009).

<sup>17</sup> Real Decreto por el que se aprueba el Código de Comercio de 22 de agosto de 1885 (BOE n.º 289 de 16 de noviembre de 1885).

<sup>18</sup> Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (BOE n.º 182 de 31 de julio de 1987).

### 3.2. *Normativa internacional: el CMR*

Es el art. 2 el único que precepto en el que, si bien implícitamente, se hace referencia al transporte multimodal, así como al transporte superpuesto. En efecto, el primer párrafo establece que en caso de transporte superpuesto del vehículo que contiene la mercancía (ya sea por ferrocarril<sup>19</sup>, mar<sup>20</sup>, aire o vía navegable interior) será de aplicación el CMR. En consecuencia, el porteador contractual se verá sujeto al CMR independientemente del modo en que ejecute el transporte superpuesto. Sin embargo, el segundo párrafo recoge que cuando se determine que una pérdida, avería o retraso se ha producido durante una fase en la que el transporte no se ha producido por carretera la responsabilidad del transportista se regirá por la normativa aplicable al medio en que se produjeron. De ello se desprende que el CMR se acoge al sistema de responsabilidad en red, siguiendo el modelo establecido en el transporte ferroviario, y si bien el porteador contractual se sujeta a las normas del CMR en caso de controversia por daños, pérdida o retraso su responsabilidad se ajustará a la normativa unimodal propia del transporte ejecutado.

Por tanto, respecto al transporte multimodal, con excepción de la parca mención recogida en el art. 2, el CMR guarda silencio, si bien posteriormente se adhirió al texto un apartado en virtud del cual las partes firmantes se obligaban a negociar Convenios relativos al transporte combinado de mercancías. Tales negociaciones se efectuaron, infructuosamente, y cristalizaron en el citado CTMI. Sin embargo, como veremos a continuación, la normativa nacional de más reciente aprobación ha tenido algo más en consideración la proliferación de este modo de transporte.

### 3.3. *Normativa nacional: la LCTTM*

Dos aspectos han de ser puestos de manifiesto antes de comenzar con el análisis propiamente: la regulación común a ambos modos de transporte y la influencia del CMR. El legislador nacional optó por regular unitariamente el contrato de transporte terrestre de mercancías por carretera y ferroviario, nutriendo de preceptos comunes a ambos modos de transporte, sin perjuicio de ofrecer soluciones específicas para el transporte ferroviario de mercancías en determinados apartados. Por su parte, la regulación nacional se ha visto profundamente inspirada por el CMR, especialmente en los preceptos dedicados a la responsabilidad del porteador por pérdidas, averías o retraso, ya que se acoge al mismo régimen de causas de exoneración. Sin embargo, se han incluido soluciones propias a diversas áreas.

<sup>19</sup> Denominado en la práctica *ferroustage* o *piggyback traffic*.

<sup>20</sup> Denominado en la práctica *transroulage*.

La principal novedad que contiene la LCTTM, sin duda, es la regulación que establece del transporte multimodal en su Capítulo VII<sup>21</sup>. A efectos de la ley se reputa multimodal el contrato de transporte celebrado para el traslado de mercancías por más de un modo de transporte, siendo uno de ellos terrestre (carretera o ferrocarril).

La LCTTM se acoge a un sistema de responsabilidad en red, ya que cada modo de transporte se rige por su normativa propia como si porteador y cargador hubieran celebrado un contrato distinto para cada fase. En consecuencia, la responsabilidad se regirá por las normas aplicables al modo de transporte en que se realice la entrega. En el supuesto de daños no localizados, se establece que la responsabilidad se determinará con arreglo a la LCTTM, lo que modifica el sistema en red reconduciendo la problemática de los daños a la propia normativa unimodal de transporte terrestre.

A idéntica solución deberíamos llegar si contemplásemos el supuesto de daños progresivos, aquellos cuyo inicio se localiza en una fase del transporte pero que se han ido agravando progresivamente a lo largo de todo el transporte. En otras palabras, la suma de pequeños daños en los que no es posible determinar el impacto que ha tenido cada una de las fases en su producción. Esta solución puede derivar en un agravamiento de responsabilidad para el transportista en comparación con otros regímenes de responsabilidad unimodales, en especial el marítimo.

Igualmente se regula el transporte multimodal en que se pacta la realización del transporte por dos o más modos y se utiliza en la operación sólo uno de ellos (o bien otro u otros diferentes a los acordados). En este supuesto se aplicará el régimen de responsabilidad del porteador correspondiente a aquel modo de entre los convenidos que resulte más beneficioso para el perjudicado. La relevancia recae pues sobre los modos convenidos, y no sobre los efectivamente utilizados en la operación final<sup>22</sup>. Para la aplicabilidad de esta disposición es condición *sine qua non* que una de las modalidades pactadas haya sido el transporte terrestre (carretera o ferrocarril) independientemente de su no utilización en el desplazamiento material de las mercancías.

Por su parte, también se dedica un precepto al caso opuesto: «el transporte unimodal en contravención de lo pactado». Cuando se haya contratado un

<sup>21</sup> Tatiana ARROYO VENDRELL, «El concepto de contrato de transporte multimodal o terrestre plus de mercancías en España», en *Estudios sobre el futuro código mercantil: un homenaje al profesor Rafael Illescas Ortiz* (Madrid: Editorial Universidad Carlos III, 2015), 1184 y ss. realiza un análisis del transporte multimodal terrestre con anterioridad a la LCTTM y resalta la necesidad de la modificación operada como consecuencia de los avances técnicos en la materia.

<sup>22</sup> Belén GARCÍA ÁLVAREZ, «La nueva regulación del transporte terrestre nacional de mercancías», *Tráfico y Seguridad vial*, n.º 137 (2010): 25.

transporte terrestre y se realice por otro u otros modos diferentes, se aplicará el régimen de responsabilidad correspondiente a aquél modo de transporte, el terrestre (pactado) o el efectivamente utilizado, que resulte más beneficioso para el perjudicado.

Cuando el contrato no especifique el modo de transporte (indeterminado) y éste se ejecute por diversos modos, siendo uno de ellos el terrestre, se aplicará la LCTTM. En este supuesto nos encontramos ante un contrato de transporte multimodal potencial, ya que tal cualidad dependerá de la ejecución del contrato que en este punto quedó al albur del transportista.

Por último, mencionar que en el art. 70 se regula el transporte superpuesto, estableciendo una regulación idéntica a la contenida en el CMR.

## 4. RÉGIMEN LEGAL EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO

### 4.1. *Preliminar*

El transporte ferroviario de mercancías es un sector de vital importancia para la economía española, que aspira a convertirse en la puerta de entrada de África y América del Sur hacia el resto del continente europeo. Sin embargo, la facturación del sector ha ido en descenso en la última década, pese a la recuperación que tuvo lugar a principios del 2011<sup>23</sup>. Ello contrasta con la tendencia de nuestros vecinos europeos (Alemania y Francia principalmente), en los que el transporte ferroviario de mercancías va ganando terreno al ejecutado por carretera. La Comisión Europea fijó como objetivo prioritario el desarrollo de un mercado ferroviario europeo integrado<sup>24</sup>. En concreto, se pretende fijar el ferrocarril como modo prioritario de transporte terrestre de larga distancia dada su capacidad (superior a la del transporte por carretera), moderado consumo de energía y baja siniestralidad, lo que exige una normativa a la altura de las circunstancias<sup>25</sup>.

### 4.2. *Normativa internacional: las RU CIM*

EL COTIF contiene una pluralidad de apéndices que regulan distintos ámbitos del transporte ferroviario (viajeros, infraestructuras...) y es en el

<sup>23</sup> Según datos del Informe Anual del Observatorio del Transporte y de la Logística en España en 2014 la situación del sector es similar a la del año 2005.

<sup>24</sup> Así, en el *Libro Blanco: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*, (Bruselas: Ed. Oficina de Publicaciones de la Comisión Europea, 2011), 7.

<sup>25</sup> La Comisión Europea pretende transferir al ferrocarril o a la navegación fluvial, de aquí a 2030, el 30% del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50% en el *Libro Blanco: Hoja de...*, 11.

Apéndice B del mismo en el que encontramos las RU CIM, sobre las que descansa la labor de regular el transporte internacional de mercancías ferroviario<sup>26</sup>.

Respecto al transporte multimodal las RU CIM contienen dos previsiones en los apartados 3 y 4 del art. 1 referidos al transporte por carretera y al transporte marítimo que se efectúen de forma complementaria al transporte ferroviario, a los que será de aplicación la regulación contenida en las RU CIM. El texto de la norma se refiere a la utilización de sendas modalidades como «complemento» respecto al transporte por ferrocarril, lo que supone que estas modalidades nunca puedan ser más extensas que el propio transporte ferroviario<sup>27</sup>. En todo caso, queda fuera de este supuesto el transporte aéreo, lo que ciertamente limita la previsión respecto al transporte multimodal contenida en dicho artículo. Ello puede ser porque el carácter complementario del transporte por carretera y mar haga referencia al transporte superpuesto, y más concretamente a la modalidad de *transroulage*, en cuyo caso sería de aplicación las RU CIM, modalidad de transporte muy común en la práctica. En consecuencia, la responsabilidad del transportista se verá sometida a la regulación de las RU CIM, si bien se contiene una previsión para el transporte bimodal ferroviario-marítimo en el art. 38, el cual reza que siempre que el transporte se ejecute en previsión de lo establecido en el art. 24.1 (transporte de vehículos ferroviarios como mercancía) el transportista podrá alegar causas de exoneración propias del régimen de transporte marítimo si el daño es localizado en dicho tramo.

Es por ello que consideramos que más que ante una previsión de transporte multimodal nos encontramos ante dos previsiones de transporte bimodal: una aplicable al transporte por carretera y ferrocarril y otra al ejecutado por vía ferroviaria y marítima. En efecto, la omisión del transporte aéreo limita la combinación de modalidades a las que son aplicables las RU CIM a las arriba mencionadas y en los términos de complementariedad que establece el Convenio, lo que dificulta sustancialmente la aplicación de dichos preceptos a cualquier otra combinación de transporte multimodal.

#### 4.3. Particularidades de la LCTTM en el transporte ferroviario

Tal y como adelantamos en el apartado relativo al transporte de mercancías por carretera, la LCTTM es, igualmente, la norma reguladora del

<sup>26</sup> Convenio de 9 de mayo de 1980 relativo a los transportes internacionales por ferrocarril, celebrado en Berna (*BOE* n.º 16 de 18 de enero de 1986). Protocolo modificativo de 3 de junio de 1999 hecho en Vilna (*BOE* n.º 149 de 23 de junio de 2006).

<sup>27</sup> Alberto Emparanza Sobejano, «Ámbito de aplicación de las Reglas Uniformes reguladoras del transporte internacional de mercancías por ferrocarril: los sujetos», en *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*. CIZUR MENOR: Aranzadi, 2008.

transporte ferroviario de mercancías en el ámbito nacional, si bien se añaden algunas particularidades en relación con el transporte ferroviario.

Respecto al plazo de entrega de mercancías se sigue el régimen previsto en el CMR, si bien en ausencia de acuerdo sobre el momento y lugar de entrega se opta por una solución diferenciada para el transporte por ferrocarril, que dista según nos encontremos ante vagones completos o envíos en régimen de paquetería siguiendo el régimen establecido en las RU CIM. Asimismo, el porteador ferroviario podrá ampliar la duración del transporte (en lo estrictamente necesario) cuando el transporte se efectúe por líneas con distinto ancho de vía, mar, carretera o por otras circunstancias excepcionales. En lo referido al régimen de responsabilidad, únicamente se explicita que los administradores de la infraestructura ferroviaria se considerarán auxiliares del porteador.

Un aspecto importante a analizar es la multimodalidad del transporte efectuado en parte por ferrocarril y en parte por carretera a la luz de la LCTTM. En efecto, sería multimodal atendiendo al criterio técnico, ya que se combinan dos modos de transporte diferentes, pero ¿A qué solución llegaríamos al aplicar el criterio normativo al regularse ambos modos por la misma norma? Pues bien, según DÍAZ MORENO el contrato debería ser clasificado como multimodal ya que, aunque escasas, las diferencias puestas de manifiesto justifican la consideración de los regímenes normativos aplicables a cada modo como distintos<sup>28</sup>. Sin embargo, las únicas diferencias son las relativas al retraso, por lo que estimamos que en caso de responsabilidad derivada de daños o pérdida (en las que el régimen jurídico es idéntico) el contrato no debería ser calificado como multimodal ya que, pese a la diversidad de modos técnicos de ejecución, desde el prisma normativo nos encontramos ante una única regulación aplicable al contrato de transporte.

## 5. RÉGIMEN LEGAL EN EL TRANSPORTE AÉREO

### 5.1. *Consideraciones introductorias*

Fue tras la IGM cuando el transporte aéreo, no solo de mercancías sino también de pasajeros, tomó impulso y se hizo patente la necesidad de establecer una regulación internacional uniforme dado el carácter eminentemente

---

<sup>28</sup> Alberto DÍAZ MORENO, «El transporte multimodal en la ley del contrato de transporte terrestre de mercancías», *Revista de derecho del transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, n.º 6 (2010): 326.

transnacional de la aviación. El CV<sup>29</sup> fue la norma encargada de regular las condiciones del transporte aéreo internacional, principalmente en cuanto a la delimitación de la responsabilidad del transportista. Este instrumento logró un gran consenso en la materia, ya que tal y como apunta GÓMEZ CALERO «el CV fue objeto de general aceptación, por cuanto logró cohesionar en importante medida el Derecho Anglosajón y el Derecho Europeo Continental en materia de transporte aéreo»<sup>30</sup>. Pese a ello, ha sido objeto de numerosas modificaciones dados los avances tecnológicos aplicables a este modo de transporte mediante diversos protocolos, de tal modo que se actualice el régimen normativo al desarrollo técnico del sector.

En efecto, dado el avance del estado de la ciencia y las importantes modificaciones del transporte aéreo la OACI impulsó la creación de un nuevo texto, que finalizó con la promulgación del Convenio de Montreal<sup>31</sup>, un convenio que ha gozado de una importante aceptación por parte de los principales Estados en el ámbito internacional.

## 5.2. *Normativa internacional: Sistema de Varsovia y Convenio de Montreal*

En el apartado 3 del art. 18 del CV encontramos una primera mención a lo que parece aproximarse al transporte multimodal. En concreto, se excluye del periodo del transporte aéreo los transportes terrestres, marítimos o por vía fluvial efectuados fuera de un aeródromo (regla general). Sin embargo, si dicha operación se efectúa en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo. Es decir, que pese a la ejecución del transporte por otras vías (terrestre generalmente) el régimen de aplicación a la responsabilidad del transportista será, en todo caso, el Sistema de Varsovia. En estos supuestos calificados como transportes complementarios (o necesarios para la ejecución del transporte aéreo) el régimen aplicable a los daños producidos será el del transporte aéreo habida cuenta del carácter accesorio de las citadas modalidades

<sup>29</sup> Convenio de Varsovia de 12 de octubre de 1929 para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional (*Gaceta* n.º 233 de 21 de agosto de 1931). Protocolo modificativo de 28 de septiembre de 1955 hecho en La Haya (*BOE* n.º 133 de 4 de junio de 1973). Protocolos modificativos de 25 de septiembre de 1975 hechos en Montreal (*BOE* n.º 147 de 20 de diciembre de 1985, *BOE* n.º 147 de 20 de junio de 1997 y *BOE* n.º 34 de 9 de febrero de 1999).

<sup>30</sup> Juan GÓMEZ CALERO, *El transporte internacional de mercancías* (Madrid: Cívitas, 1984), 134.

<sup>31</sup> Convenio de Montreal de 28 de mayo de 1999 para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional (*BOE* n.º 122 de 20 de mayo de 2000).

respecto al transporte aéreo. En consecuencia, la norma genera la ficción de que tales daños se han producido durante la fase de transporte aéreo en aras de asegurar la aplicación del sistema de responsabilidad de Varsovia. Sin embargo, siguiendo la opinión de GORRIZ, hemos de rechazar la calificación del tal transporte como multimodal: las partes han pactado un transporte aéreo, el cual se ve apoyado por medios complementarios que en ningún caso pueden conformar un transporte multimodal ya que la voluntad de las partes no ha sido esa en ningún caso.

El CV contiene además una referencia expresa al transporte multimodal, dedicándole el Capítulo IV bajo la denominación de transporte combinado («Disposiciones relativas a los transportes combinados»), si bien cuenta con un único artículo, el 31. En dicho precepto el Convenio se acoge explícitamente al sistema en red, ya que en caso de transporte multimodal cada modalidad se deberá sujetar a su normativa específica.

El problema principal radica, por tanto, en determinar cuándo nos encontramos ante un transporte accesorio o un transporte efectivamente multimodal, ya que en este último caso sería de aplicación el art. 31 del CV. La calificación del transporte como accesorio requiere del cumplimiento de dos requisitos: su finalidad de carga, entrega o transbordo (estos términos deben ser objeto de una interpretación amplia, es decir el transporte hasta la aeronave con el propósito de carga y el desplazamiento desde la aeronave hasta el punto de entrega con tal finalidad)<sup>32</sup> y su realización en ejecución de un transporte aéreo. Al respecto, el TS ha establecido que cuando el tramo de transporte ejecutado por mar, carretera o ferrocarril se haya ejecutado en sustitución del aéreo, tal desplazamiento no podrá ser considerado como accesorio<sup>33</sup>. Sin embargo, si el transporte terrestre, marítimo o fluvial desarrollado fuera del recinto aeroportuario no puede ser sustituido por uno aéreo –debido a la imposibilidad material del mismo–, entonces dicho transporte sí que tiene carácter accesorio o complementario al aéreo.

El hecho de que ya a comienzos del siglo XX se estableciesen disposiciones relativas al transporte multimodal hizo del CV un instrumento legislativo moderno en su época, si bien actualmente no suponen en ningún caso una solución legislativa eficaz ya que se acogen al sistema en red y omiten cualquier tipo de referencia a los daños no localizados.

Por su parte, el CM amplía en cierta medida las previsiones que contemplaba su predecesor en lo relativo al transporte multimodal. En primer lugar mantiene lo establecido respecto al transporte accesorio o complementario

---

<sup>32</sup> Juan Pablo RODRÍGUEZ DELGADO, «El período de responsabilidad del porteador aéreo a raíz de la sentencia del Tribunal Supremo de 15 de julio de 2010», *Derecho de los Negocios*, n.º 254 (2011): 4.

<sup>33</sup> A tal efecto, véase la STS 3816/2010 de 15 de julio para profundizar en la materia.

respecto del aéreo, aplicando a tal efecto el régimen de responsabilidad del CM<sup>34</sup>. Además, añade que en caso de que un transportista reemplace sin consentimiento del expedidor el transporte aéreo por cualquier otra modalidad, tal ejecución estará comprendida en el periodo de responsabilidad del transporte aéreo y le será de aplicación la regulación del CM. Esta medida trata de evitar que el transportista se beneficie en perjuicio del expedidor y disfrute de un régimen de responsabilidad más beneficioso (véase el marítimo), ya que independientemente del modo de ejecución se verá sujeto a las normas de transporte aéreo. De esta manera se perfecciona la regulación del CV, puesto que en caso de que el transportista modifique unilateralmente la modalidad de ejecución del transporte y sustituya el desplazamiento aéreo por otra modalidad no podrá escapar a la aplicación del CM.

El CM dedica, a su vez, el Capítulo IV, consistente igualmente en un único artículo, al transporte combinado de mercancías, si bien no introduce modificaciones respecto a lo establecido en el CV.

### 5.3. Normativa nacional: la LNA

En el plano interno la LNA<sup>35</sup>, desarrollada por el RCA<sup>36</sup>, contiene el régimen aplicable al transporte aéreo de mercancías. La norma es ciertamente parca en lo referido al transporte de mercancías, quizás porque se inspira en gran medida en el CV. Las principales novedades que introdujo fueron, por una parte, la reducción de las causas de exoneración de las que gozaba el transportista y, la diferencia más sustancial, la mayor celeridad en los plazos de aviso y de ejercicio de acciones<sup>37</sup>. En comparación con la regulación internacional, se reduce de 2 años a 6 meses el plazo para el ejercicio de acciones fundadas en LNA. A mi juicio este cambio supone una mejora significativa en el tráfico, acorde con los tiempos del propio transporte aéreo.

En cuanto al transporte multimodal la LNA no contiene ninguna previsión, lo cual es sorprendente si tenemos en cuenta que el CV, anterior a la promulgación de la norma, ya contenía diversos artículos dedicados a la materia.

---

<sup>34</sup> Santiago AREAL LUDEÑA, «Contrato internacional de transporte aéreo», en *Curso de contratación internacional*, (Madrid: Colex, 2006): 777 y ss. analiza en mayor profundidad las novedades introducidas por el CM respecto al CV, que se encuentran resumidas en la tabla comparativa Vid. *infra* IX.

<sup>35</sup> Ley 48/1960, de 21 de julio de 1960, de navegación aérea (BOE n.º 176 de 23 de julio de 1960).

<sup>36</sup> Real Decreto 57/2002, de 18 de enero de 2002, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea (BOE n.º 17 de 19 de enero de 2002).

<sup>37</sup> Vid. *infra* IX.

## 6. RÉGIMEN LEGAL EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO

### 6.1. *Premisa*

El carácter internacional del transporte se acentúa en el transporte marítimo<sup>38</sup>, ya que tal como apunta ESPINOSA CALABUIG «es el medio más utilizado para el traslado de mercancías de continente a continente»<sup>39</sup>. Otro de los aspectos relevantes del transporte marítimo es el régimen de responsabilidad aplicable al porteador, el cual tradicionalmente ha sido excesivamente beneficioso en comparación con el resto de modos de transporte. Tal y como apunta SÁNCHEZ CALERO «dados los riesgos derivados de la navegación por mar tradicionalmente se ha tendido hacia la limitación de la deuda» lo que permitía la fijación de fletes más bajos, pero que dado el avance tecnológico y el desarrollo del transporte, parece haberse quedado desfasado en la realidad actual<sup>40</sup>.

Los esfuerzos por lograr una regulación marítima uniforme en el plano internacional han sido numerosos, pero los resultados no han sido los esperados ya que en la actualidad nos encontramos con una pluralidad de textos, no todos vigentes, en ocasiones solapados, fruto de los conflictos de intereses entre naciones cargadoras y porteadores que han dado lugar a un sistema de difícil articulación en la práctica.

### 6.2. *Pluralidad de convenios internacionales sobre la materia*

Las RH<sup>41</sup> fueron aprobadas en 1924, en el marco de la Conferencia internacional de Derecho marítimo de Bruselas. Esta norma era manifiestamente incompleta, ya que principalmente se centraba en el régimen de responsabilidad del porteador en contratos de transporte de mercancías con conocimiento de embarque, que hasta entonces gozaba de una posición privilegiada dadas las numerosas cláusulas de irresponsabilidad del porteador que se pactaban y aplicaban en la práctica<sup>42</sup>. En consecuencia, las RH posterior-

<sup>38</sup> El tráfico marítimo mundial aumentó un 2,3% en 2013 a pesar de la caída del crecimiento económico mundial». *El transporte marítimo en 2014* (Ginebra: UNCTAD, 2014).

<sup>39</sup> Rosario ESPINOSA CALABUIG, *El contrato internacional de transporte marítimo de mercancías: cuestiones de ley aplicable* (Granada: Comares, 1999), 23.

<sup>40</sup> Fernando SÁNCHEZ CALERO, *El contrato de transporte marítimo de mercancías* (Pamplona: Aranzadi, 2010), 461.

<sup>41</sup> Convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1924 para la unificación de reglas en materia de conocimiento de embarque (*Gaceta* n.º 212 de 31 de julio de 1930).

<sup>42</sup> Para más información véase José Carlos Fernández Rozas, Rafael Arenas García, y Pedro Alberto de Miguel Asensio, *Derecho de los negocios internacionales* (Madrid: Iustel, 2013), 402 y ss, en las que se profundiza sobre la finalidad primordial de las RH-V

mente fueron objeto de modificación mediante los Protocolos de 1968 (Reglas de Visby) y 1979 (modificativo de las Reglas de Visby<sup>43</sup>), lo que dio lugar a las hoy conocidas como RH-V<sup>44</sup>.

Como es de esperar, dada la época en la que fueron aprobadas, en su texto no encontramos mención alguna referida al transporte multimodal (o parcialmente marítimo) de mercancías. Tampoco los Protocolos de 1968 y 1979 han incluido ninguna consideración al respecto, ya que principalmente regula la responsabilidad del porteador marítimo<sup>45</sup>.

Las Reglas de Hamburgo<sup>46</sup> se adoptaron en 1978, tras casi una decena de años de trabajo por parte de UNCTAD en colaboración con UNCTRAL para superar las deficiencias regulatorias de las RH-V y adecuar la regulación al nuevo desarrollo tecnológico y modernización del transporte. Contiene una regulación más exhaustiva, acorde a los avances del sector, que no se ciñe únicamente a la responsabilidad del porteador, sino que regula otros ámbitos tales como documentación, responsabilidad de los cargadores... Pese a ello, las principales potencias mercantes no se han adherido a las RHamb, ya que éstas propugnan una mayor responsabilidad del transportista<sup>47</sup>, en aplicación de la tradición jurídica romanista, frente

---

en torno a la responsabilidad del transportista y los límites indemnizatorios aplicables a los daños causados a las mercancías en su transporte.

<sup>43</sup> Protocolo de 21 de diciembre de 1979 que modifica el Convenio para la unificación de reglas en materia de conocimiento de embarque (*BOE* n.º 36 de 11 de febrero de 1984).

<sup>44</sup> En el plano internacional, por lo tanto, se da un triple escenario: países que únicamente han ratificado las RH, países que han ratificado las RH y los Protocolos de Visby y países que han ratificado también el Protocolo modificativo de 1979. A este respecto hemos de matizar que la ratificación de los Protocolos supone automáticamente la adhesión a las Reglas de la Haya, pero no al revés.

<sup>45</sup> Uno de los aspectos que más llama la atención del texto es su completo silencio sobre el retraso en la entrega de las mercancías, omisión normativa que las RHamb y las RR, así como la normativa nacional, sí han regulado. La exclusión del daño generado por el retraso en la entrega es, en mi opinión, una omisión normativa inaceptable, que podría haberse salvado interpretando el término «avería» de forma amplia, de modo que comprenda tanto el daño fáctico o material como daño generado por la demora en el transporte. Pese a ello, nada impide a las partes pactar el retraso como fuente de responsabilidad del porteador en el contrato.

<sup>46</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías de 31 de marzo de 1978 hecho en Hamburgo. No ha sido ratificado por España.

<sup>47</sup> Tal y como afirma Sánchez Calero, *El contrato de transporte...*, 583 la limitación de la deuda de resarcimiento en caso de responsabilidad del porteador permitía establecer unos fletes muy bajos» por lo que las principales naciones porteadoras no han ratificado las RHamb al ser contrarias a los intereses económicos de las grandes navieras. En efecto, las RHamb fueron promovidas, en gran parte, por naciones exportadoras en desarrollo que carecían de flotas propias.

a la clara influencia anglosajona en las RH-V que se muestran más laxas con el porteador.

Este régimen de responsabilidad es más acorde con el contenido en el resto de modalidades de transporte, en aras de una armonización de las distintas modalidades. Este aspecto es clave en lo referido al transporte multimodal ya que, pese a que las RHamb no contengan mención alguna al respecto, considero que el hecho de equiparar en cierta medida la responsabilidad del porteador marítimo a la de sus homólogos terrestres y aéreos favorece la regulación de la responsabilidad del OTM en los daños no localizados del sistema en red<sup>48</sup>.

Las RR<sup>49</sup> hacen referencia explícitamente en su denominación al contrato de transporte internacional de mercancías parcialmente marítimo<sup>50</sup>, lo que pone de manifiesto su vocación de contribuir hacia la consecución de una regulación del transporte multimodal uniforme, sin perjuicio de tratar de superar las divergencias en torno a las RH-V y las RHamb. En efecto, tras el fracaso del CTMI, el transporte multimodal internacional precisaba de disposiciones normativas sobre la materia y las RR contienen previsiones con el fin de facilitar la multimodalidad del transporte cuando uno de los modos empleados sea el marítimo. Nos encontramos, por tanto, ante un texto normativo completo y depurado que da respuesta a varias de las tendencias del transporte actual (documentación electrónica, contratos puerta a puerta) en aras de lograr un consenso internacional en la materia mediante una regulación moderna y novedosa.

Ya en su art. 1.1, referido a su ámbito de aplicación, se establece que será de aplicación al contrato de transporte marítimo que además «podrá prever su transporte por otros modos», lo que supone una clara alusión al cada vez más frecuente contrato «de puerta a puerta» en los que, al menos, un tramo sea marítimo.

---

<sup>48</sup> Tal y como apunta Carlos Llorente Gómez de Segura, «Contratos internacionales de transporte», en *Curso de contratación internacional* (Madrid: Colex, 2006): 738 «La formulación del fundamento de la responsabilidad del porteador marítimo se delinea con mayor precisión y en sintonía con la regulación de esta materia en otros Convenios sobre transporte internacional».

<sup>49</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo del 23 de septiembre de 2009. España fue el primer país en ratificarlo el 24 de enero de 2011, si bien no han entregado en vigor, a falta de recabar las 20 ratificaciones necesarias a tal efecto.

<sup>50</sup> El transporte internacional marítimo de mercancías es también conocido como transporte multimodal mojado o marítimo plus. Para mayor profundización véase José María Alcántara González, «The Rotterdam Rules. Prelude or premonition?», *Cuadernos de Derecho Transnacional*, n.º 1 (2010): 28.

Las RR establecen un sistema en red modificado respecto a la responsabilidad del porteador, al establecerse que las normas comunes relativas al transporte marítimo internacional de mercancías serán de aplicación siempre que no sean contrarias a disposiciones imperativas de los convenios reguladores de otros modos de transporte. En otras palabras, la normativa unimodal propia del transporte utilizado es prioritaria en lo referido a la responsabilidad del transportista, ya que suele ser una regulación de carácter imperativo, y sólo en su defecto será de aplicación el régimen de las RHamb, sin perjuicio de que en el resto de aspectos rijan las RR consecuencia de la unicidad de la articulación del transporte en torno a un único contrato.

Esta característica es apreciable en el art. 26 relativo al transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar, previsión que fue pensada para los desplazamientos de mercancías por vía terrestre desde el puerto hasta su punto de destino y viceversa. En efecto, cuando la pérdida, daños o el origen del retraso se hayan producido en el tramo precedente o subsiguiente al transporte por mar, ha de regir el régimen propio al transporte empleado en tal tramo (terrestre, aéreo o vía navegable interior) en lo que a la responsabilidad del transportista respecta. Tal precepto será de aplicación siempre que se cumplan tres criterios: que la normativa unimodal internacional aplicable regule la responsabilidad del porteador por pérdida o daños en las mercancías, que dicha regulación sea la aplicable a la modalidad utilizada en el segmento en que se produjeron los daños y por último que su aplicación no pueda ser excluida por las partes. En consecuencia, solo a falta de normativa internacional vigente aplicable a la modalidad de transporte en que se produjeron los daños, regirían las RR<sup>51</sup>.

Sin embargo, uno de los aspectos más controvertidos sería el de los daños no localizados ya que las RR establecen que será de aplicación el régimen de responsabilidad del porteador marítimo, mientras que el resto de Convenios unimodales ofrecen la misma solución respecto a sus propios regímenes<sup>52</sup>.

En el Capítulo 17 titulado «Materias no reguladas por el presente convenio» en el que las RR recogen una declaración general de respecto a los convenios internacionales aplicables al transporte por otros modos para así tratar de evitar la conflictividad entre Convenios. En efecto, su art. 82 da preferencia a la aplicación de los convenios internacionales unimodales

<sup>51</sup> A tal efecto, véase Carlos Llorente Gómez de Segura, «Las Reglas de Rotterdam I», *Cuadernos de Derecho Transnacional*, n.º 1 (2010): 182, «cuando no existan disposiciones aplicables de otro instrumento internacional o se trate de cuestiones no comprendidas en las letras b) y c) del artículo 26, las RR serán aplicables al tramo no marítimo.

<sup>52</sup> Así apunta María Paz Martín Castro, «La regulación del transporte multimodal internacional de mercancías. Alternativas legales y prácticas», *Revista de derecho del transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, n.º 1 (2008): 286.

siempre que: estén vigentes a la entrada en vigor de las RR y que regulen la responsabilidad del porteador por daños y pérdidas en las mercancías. En concreto, dicho precepto hace referencia a: convenios aplicables al transporte aéreo de mercancías, convenios aplicables al transporte de mercancías por carretera siempre que sus normas sean aplicables al transporte superpuesto del vehículo que transporta las mercancías por mar (*transroulage*), convenios aplicables al transporte ferroviario de mercancías en la medida en que sea aplicable al transporte marítimo de mercancías complementario y convenios aplicables al transporte por vías navegables interiores.

Sin duda alguna, la mención que realiza en torno a la necesidad de que el convenio de transporte por carretera contenga previsiones en materia de *transroulage* es la más controvertida. ¿Sería de aplicación un convenio internacional de transporte de mercancías por carretera que no contuviera previsiones en lo referido al transporte superpuesto por mar? En mi opinión, dado que las RR establecen igualmente con el respeto a la imperatividad de las normas unimodales aplicables, tal convenio debería ser aplicable en todo caso a los tramos ejercidos puramente mediante carretera, sin perjuicio de aplicar las RR a las controversias surgidas en la fase de *transroulage*. Sin embargo, tal y como mencionamos en el apartado correspondiente, el CMR contiene previsiones en esta materia, por lo que actualmente sería aplicable sin problema alguno.

Asimismo, descansaba sobre las RR la importante labor de superar la disparidad de regímenes en torno a la responsabilidad del porteador dada la coexistencia de las RH-V y las RHamb en la práctica, aspecto en el que también se han introducido sustanciales modificaciones. Uno de los aspectos más relevantes es el de la exoneración de responsabilidad del porteador. En efecto, las RR retoman el sistema de enumeración de causas por las que el porteador podrá quedar liberado de responsabilidad (art. 17.3), estableciendo quince supuestos (frente a los diecisiete de las RH-V) en los que éste quedará exonerado de responsabilidad. Un aspecto significativo es la vinculación de estos supuestos no sólo al porteador marítimo, sino también a aquéllos que ejecuten tramos del contrato de transporte mediante otras modalidades cuando no haya previsiones unimodales al respecto, si bien una gran parte son de aplicación exclusiva al transporte por mar. Igualmente hemos de añadir que las RR modifican al alza los límites indemnizatorios contenidos en las RHamb, pese a lo cual su cuantía sigue siendo inferior a la contenida en el resto de convenios internacionales de transporte terrestre y aéreo<sup>53</sup>.

---

<sup>53</sup> Así, en Carlos Gorriz López, *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías* (Bolonia: Publicaciones del Real Colegio de España, 2001), 791 y ss. se profundiza en el régimen indemnizatorio de las RHamb, en las que se mantuvo la estructura básica de las RH-V si bien se aumentaron los límites respecto a tal régimen.

Las RR fueron objeto, en el periodo final de sesiones, de dos propuestas tendentes a limitar la aplicación por parte de los Estados de las mismas en lo referido al transporte parcialmente marítimo, si bien ambas fueron rechazadas, ya que tras el fracaso del CTMI, UNCITRAL determinó que era necesario mantener la previsión relativa al transporte multimodal de mercancías.

En cualquier caso, es obvio que la falta de apoyos a las RR y la pervivencia de las RH y sus Protocolos de modificación y (de modo más limitado) las RHamb generan una confusión práctica y un plano normativo complejísimo, ya que se entremezclan países con diferentes regímenes de transporte internacional marítimo de mercancías que entorpecen las relaciones comerciales entre los mismos. Además, todo ello repercute en un perjuicio directo para el transporte multimodal, ya que el fracaso de las RR trae como resultado inaplicabilidad del régimen previsto para el transporte multimodal parcialmente marítimo. En efecto, la vigencia de las RH-V en la mayoría de países supone la carencia de un régimen uniforme aplicable a los contratos de transporte multimodal parcialmente marítimos, ya que en las mismas no se contienen ninguna mención al respecto.

### 6.3. Normativa nacional: la LNM

La LNM<sup>54</sup> es la norma sobre la que recae la regulación del transporte marítimo de mercancías en el ámbito nacional, derogando la anterior LTM<sup>55</sup>, medio a través del cual se incorporaron las RH a nuestro ordenamiento. La nueva normativa se presentaba como solución para superar la confusión generada por pluralidad de normas internacionales relativas al transporte de mercancías, si bien lo ha hecho optando por remisiones normativas a las previsiones contenidas en las RH-V. A su vez, se abarcan diversos aspectos propios del Derecho público marítimo.

Respecto al transporte multimodal, en su art. 209 la norma contiene una previsión que establece que los preceptos de la LNM únicamente serán de aplicación a la fase marítima, regulándose el resto de fases por la normativa específica que corresponda siempre que tenga carácter imperativo. Vemos pues una clara influencia del sistema recogido en las RR, que contiene la misma previsión al respecto. Así pues la LNM opta por aplicar el sistema en

<sup>54</sup> Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima (BOE n.º 180 de 25 de julio de 2014).

<sup>55</sup> Ley de 22 de diciembre de 1949 sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en buques mercantes (BOE n.º 358 de 24 de diciembre de 1949). Derogada el 25 de septiembre de 2014.

red al transporte multimodal, en coherencia con lo establecido en las RR y en el resto de convenios internacionales unimodales.

La norma contiene otra referencia al transporte multimodal en su art. 267, ya que establece que al documento de transporte multimodal le serán de aplicación las normas contenidas en la LNM para el conocimiento de embarque siempre que una de sus fases se ejecute por mar. A tal efecto el art. 248 contiene la previsión de que por puerto de carga y descarga se tendrán los lugares de inicio y terminación de la totalidad del transporte. Este apartado lo considero muy apropiado ya que sin perjuicio de que se opte por un sistema fragmentado en cuanto a la responsabilidad del porteador, el documento de transporte multimodal es único (en efecto, la esencia de este sistema de transporte es la utilización de un solo instrumento jurídico independientemente de las diversas modalidades utilizadas) lo que exige el tratamiento unificado del contrato, que con acierto prevé la LNM.

En cuanto al régimen de responsabilidad aplicable a las pérdidas, daños y retraso en las mercancías, la LNM opta por aplicar un régimen similar al transporte nacional e internacional, y en consecuencia se remite a las RH-V. En efecto, en el preámbulo de la norma el legislador hace referencia a la extendida aplicación en la práctica de estas Reglas<sup>56</sup>, lo cual inspiró indudablemente los preceptos de la normativa interna. Sin embargo, la disposición final primera contiene una previsión en caso de aprobación de las RR. Así, se establece que en caso de entrada en vigor de las RR (recorremos que en la actualidad Congo, España y Togo son los únicos países en haberlas ratificado, lo que sitúa tal posibilidad en futuro más bien lejano) el Gobierno remitirá a las Cortes Generales un proyecto de ley para introducir las modificaciones necesarias en esta ley. Pese a lo acertado de la previsión, su realización efectiva parece limitada dada la reticencia de los actores principales en el sector marítimo a la aprobación de esta normativa en el plano internacional.

## 7. CONCLUSIONES

*Primera:* La falta de una normativa completa y sistemática, tanto a nivel nacional como internacional, genera gran inseguridad jurídica a los operadores del transporte ya que el régimen de responsabilidad aplicable al OTM no es posible fijarlo de antemano respecto a los daños no localizados o de generación gradual, siendo éste el principal problema al que se enfrenta el transporte multimodal. Pese a los distintos sistemas previstos en los distintos

---

<sup>56</sup> Según la OCDE las RH-V se aplican al 95% del comercio marítimo mundial.

convenios internacionales y normas nacionales, el marco jurídico actual continúa siendo altamente insatisfactorio.

*Segunda:* La necesidad de una normativa uniforme es evidente, pero los obstáculos para su consecución son igualmente palpables. Tal y como se ha analizado, una norma propia para el transporte multimodal modificaría el actual sistema de responsabilidad al que se somete el OTM, incrementando su régimen de responsabilidad. Es por ello que las naciones porteadoras (principales potencias económicas) tratan de perpetuar el régimen de responsabilidad tradicional. Este aspecto se hace aún más palpable en el transporte marítimo en el que las RH-V, que datan de 1924, se mantienen en la actualidad en vigor, mientras que las RR carecen de los apoyos suficientes. Los operadores del transporte son pues quienes precisan de una norma uniforme pero quienes, a su vez, no están dispuestos a renunciar a los beneficios de los que gozan en la normativa actual.

*Tercera:* Todas las normas que contienen previsiones sobre transporte multimodal lo abarcan desde una perspectiva limitada, ya que únicamente hacen referencia al transporte multimodal en el que una de las fases del mismo sea ejecutada por el modo unimodal que la propia norma regula, por lo que, pese a que todas las combinaciones encontrarán cobertura en alguno de los preceptos, no se dota al transporte multimodal de una regulación propia que responda a las necesidades de la práctica sino que se perpetúa la concepción de la multimodalidad como la mera yuxtaposición de transportes unimodales.

*Cuarta:* Además, las distintas previsiones se solapan pudiendo generar conflictos entre normas y convenios. Así, tal y como hemos visto, la normativa tiende a establecer un sistema de responsabilidad en red o en red modificado en el caso de contener previsiones para los daños no localizados. En consecuencia, el supuesto de daños localizados se verá siempre sometido a la normativa unimodal en la que se hayan producido. En cambio el supuesto de daños no localizados se omite en el sistema en red puro y en el modificado se somete a la propia normativa unimodal siempre que una de las fases del transporte haya sido ejecutada por el modo de transporte unimodal regulado por la norma. En consecuencia, si dos normas unimodales establecen que su sistema de responsabilidad regirá para el supuesto de daños no localizados y el transporte ha sido ejecutado mediante ambos modos, nos encontraríamos ante un claro conflicto de normas. Piénsese en un transporte multimodal ejecutado por mar y por carretera en el que las mercancías sufren daños no localizados, si ambas normas establecen que serán de aplicación en el caso de daños no localizados, nos encontraríamos con la colisión de ambas en la práctica. Las RR, ante el potencial conflicto que podría suponer en la práctica su entrada en vigor (altamente improbable a todas luces), contienen una previsión para estos supuestos en su

art. 82, de forma que se evitaría la colisión normativa entre convenios internacionales.

*Quinta:* Como ya se ha señalado el principal aspecto al que una futura normativa reguladora del transporte multimodal se deberá enfrentar es el régimen de responsabilidad aplicable a los daños no localizados y a los generados gradualmente. Esta carencia de regulación conlleva la asunción total de la responsabilidad derivada de dichos daños por parte del OTM frente al cargador, que en ningún caso puede repetir contra los transportistas efectivos al no ser posible determinar la fase de producción del daño. Sin embargo, es indudable que los daños han sido producidos en alguna de las fases del transporte o en todas, en caso de producción gradual de los mismos. Es por ello que un sistema más justo y equitativo debería repartir las cargas derivadas de dichos daños entre los transportistas efectivos y no repercutirlos exclusivamente sobre el OTM. A tal efecto, sería adecuado establecer un sistema de responsabilidad conjunta entre los distintos transportistas efectivos, si bien no en igual cuantía. Es evidente que en una operación de transporte multimodal de mercancías intervienen varios modos de transporte, pero no necesariamente con igual peso o importancia. Es lógico, por tanto, pensar que el modo de transporte más relevante debería responder en su caso en mayor medida que el resto. En definitiva, los transportistas efectivos deberían responder por los daños no localizados en proporción a la relevancia que haya tenido su fase de transporte en la ejecución total del contrato de transporte multimodal, calculada ésta en términos económicos (porte del transportista sobre precio total del contrato). A los mismos les será de aplicación, en todo caso, las limitaciones propias de su regulación unimodal. Es posible que, en aplicación de tales limitaciones, el importe económico del daño de las mercancías no le sea satisfecho totalmente al cargador. Pues bien esa diferencia hasta cubrir el importe total de los daños sería cubierta por el OTM, de forma que el reparto de la indemnización deje de ser cubierto en su totalidad por el mismo y se reparta entre los diferentes actores del tráfico.

*Sexta:* En definitiva el transporte multimodal de mercancías es pues una figura que goza de enorme utilización práctica pero la regulación actual carece de las herramientas necesarias para dar respuesta a la misma, lo que hace que sea calificado como atípico o *sui generis*, ya que escapa a la normativa general del transporte propiamente. En efecto, la falta de una regulación integral sobre el transporte multimodal supone un desafío a futuro para el legislador en un sector esencial para la economía y el desarrollo y enormemente impulsado por la contenedorización del transporte que pone de manifiesto, una vez más, que la realidad siempre camina un paso por delante de la ley.

8. ANEXO: CUADRO COMPARATIVO SOBRE LOS PRINCIPALES ASPECTOS DEL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

	CTMI	Reglas UNCTAD/ICC
Supuestos de responsabilidad	Pérdida total o parcial, averías y retraso en la entrega. En ambas se establece la aplicación del sistema de responsabilidad en red en los daños localizados.	
Retraso	No entrega en plazo convenido o en ausencia de plazo, duración del transporte superior al exigible a un transportista diligente.	
Equiparación a pérdida	Retraso que exceda los 90 días desde la fecha de entrega fijada.	
Periodo de responsabilidad	Desde la toma de mercancías bajo su custodia hasta la entrega al destinatario.	
Causas de exoneración	–	Remisión a la normativa de La Haya-Visby.
Limitación de responsabilidad	920 unidades de cuenta por bulto o unidad de carga o 2,75 unidades de cuenta por kilogramo si es mayor en caso de utilización de fase marítima. Si no se utiliza el transporte marítimo el límite es de 8,33 unidades de cuenta por kg. En caso de retraso 2,5 veces el precio del flete de las mercancías retrasadas hasta el límite del flete total.	666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad de carga o 2 unidades de cuenta por kilogramo si es mayor en caso de utilización de fase marítima. Si no se utiliza el transporte marítimo el límite es de 8,33 unidades de cuenta por kg. En caso de retraso el límite es el precio del flete total.
Pérdida del beneficio de limitación responsabilidad	Si el hecho dañoso se produce por una acción u omisión intencionada a tal efecto o temerariamente si la generación del daño es probable.	Si el hecho dañoso se debió a una acción u omisión dolosa o negligente del transportista.

.../...



.../...

	CMR	LCTTM (carretera)
Periodo de responsabilidad	Desde la toma en carga de la mercancía hasta la entrega.	
Causas de exoneración	Culpa del remitente o destinatario, vicios de la mercancía, supuestos de fuerza mayor, empleo de vehículos abiertos y no entoldados para el transporte, ausencia o deficiencias en el embalaje, manipulación, estiba, carga o descarga defectuosa del remitente o destinatario, riesgos inherentes a la naturaleza de las mercancías, imperfección de las marcas o números de bultos, transporte de animales vivos.	
Limitación de responsabilidad	8,33 unidades de cuenta por kg de peso bruto de mercancía pérdida. En caso de daños, el valor de la depreciación sufrida. La indemnización por retraso no podrá exceder el precio del transporte. Las indemnizaciones por daños (total o parcial) no podrán ser superiores a las correspondientes a la pérdida de las mercancías (total o parcial).	1/3 del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día por cada kg de peso bruto de mercancía perdida o averiada. Limite global en caso de concurrencia de indemnizaciones por varios conceptos, es la indemnización por pérdida total.
Pérdida del beneficio de limitación responsabilidad	Daños causados dolosamente (o por culpa equivalente) por el transportista o personas a su cargo.	Se equipara al dolo la infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción.
Avisos/protestas	Momento de la entrega en caso de pérdidas y averías manifiestas. 7 días posteriores a la entrega en caso de pérdidas y averías no manifiestas, en caso de verificación contradictoria solo habrá lugar a esta protesta. 21 días posteriores a la entrega en caso de retraso en la entrega. Por escrito al recibir la indemnización por pérdida, siempre que las mercancías reaparezcan en el plazo de un año. En tal caso, en los 30 días siguientes podrá exigir su entrega.	
Prescripción	3 años en caso de dolo o culpa equivalente, 1 año resto de supuestos.	En caso de dolo o culpa equivalente el plazo se reduce a 2 años.

	<b>RU CIM</b>	<b>LCTTM (ferrocarril)</b>
Supuestos de responsabilidad	Pérdida total o parcial, averías y retraso en la entrega.	
Retraso	En ausencia de acuerdo se considerará retraso: para vagones completos, plazo de expedición: 12 horas y plazo de transporte, por cada fracción indivisible de 400 kilómetros: 24 horas. Para envíos en régimen de paquetería, plazo de expedición: 24 horas y plazo de transporte, por cada fracción indivisible de 200 kilómetros: 24 horas. El porteador podrá ampliar el plazo de duración del transporte en lo estrictamente necesario cuando los envíos se transporten por líneas con diferente ancho de vía, por mar o por carretera cuando no exista conexión ferroviaria y cuando concurren circunstancias extraordinarias que entrañen un aumento anormal del tráfico o dificultades anormales de explotación.	
Equiparación a pérdida	Falta de entrega de la mercancía 30 días después del plazo convenido.	Falta de entrega de la mercancía 20 días después del plazo convenido o en ausencia de plazo, 30 días después de que el transportista se hiciera cargo de la misma.
Periodo de responsabilidad	Desde el momento de la recepción hasta la entrega de las mercancías	Desde la toma en carga de la mercancía hasta la entrega.
Causas de exoneración	Culpa del remitente o destinatario, vicios de la mercancía, supuestos no evitables y cuyas consecuencias no se han podido obviar, empleo de vehículos abiertos y no entoldados para el transporte, ausencia o deficiencias en el embalaje, manipulación, estiba, carga o descarga defectuosa del remitente o destinatario, riesgos inherentes a la naturaleza de las mercancías, imperfección de las marcas o números de bultos, transporte de animales vivos.	
Limitación de responsabilidad	17 DEG por kg de mercancía perdida. En caso de mercancías que sufran merma en ruta por el mero hecho del transporte solo responderá del exceso de: 2% del peso si son líquidas y 1% si son secas. La indemnización por retraso no podrá exceder el cuádruplo del precio del transporte.	Un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día por cada kg de peso bruto de mercancía perdida o averiada. Límite global en caso de concurrencia de indemnizaciones por varios conceptos, es la indemnización por pérdida total.

.../...

<p>.../...</p>	<p><b>RUCIM</b></p>	<p><b>LCTTM (ferrocarril)</b></p>	
<p>Pérdida del beneficio de limitación de responsabilidad</p>	<p>Daños causados dolosamente o de modo temerario y con consciencia de ello podría resultar en daño.</p>	<p>Daños causados dolosamente y por infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción</p>	
<p>Avisos/ protestas</p>	<p>Momento de la entrega en caso de pérdidas y averías manifiestas. 7 días posteriores a la entrega en caso de pérdidas y averías no manifiestas. 60 días posteriores a la entrega en caso de retraso en la entrega. Por escrito al recibir la indemnización por pérdida, siempre que las mercancías reaparezcan en el plazo de un año. En tal caso, en los 30 días siguientes podrá exigir su entrega</p>	<p>Momento de la entrega en caso de pérdidas y averías manifiestas. 7 días posteriores a la entrega en caso de pérdidas y averías no manifiestas, en caso de verificación contradictoria solo habrá lugar a esta protesta. 21 días posteriores a la entrega en caso de retraso en la entrega. Por escrito al recibir la indemnización por pérdida, siempre que las mercancías reaparezcan en el plazo de un año. En tal caso, en los 30 días siguientes podrá exigir su entrega.</p>	
<p>Prescripción</p>	<p>1 año en general y en caso de dolo o culpa equivalente el plazo se reduce a 2 años.</p>		
	<p><b>Sistema de Varsovia</b></p>	<p><b>Convenio de Montreal</b></p>	<p><b>LNA</b></p>
<p>Supuestos de responsabilidad</p>	<p>Pérdida (destrucción), averías y retraso en la entrega.</p>		
<p>Retraso</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>Superación de plazos fijados reglamentariamente.</p>
<p>Equiparación a pérdida</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>
	<p>.../...</p>		

.../...

	<b>Sistema de Varsovia</b>	<b>Convenio de Montreal</b>	<b>LNA</b>
Periodo de responsabilidad	<p>Todo el periodo en el que las mercancías se encuentren bajo custodia del porteador en un aeródromo, a bordo de una aeronave o, en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo, en un lugar cualquiera.</p>	<p>Desde que el porteador reciba las mercancías del remitente hasta que las ponga a disposición del consignatario en destino excepto durante el tiempo que permanezcan en poder de los Servicios Aduaneros.</p>	<p>Naturaleza o vicios propios de las mercancías. En caso de retraso, supuestos de fuerza mayor y causas meteorológicas que lo hayan motivado.</p>
Causas de exoneración	<p>Adopción de todas las medidas necesarias para evitar el daño salvo que la adopción de las mismas fuera imposible, daño proveniente de falta de pilotaje, conducción de la aeronave o navegación siempre que el porteador y sus agentes han tomado todas las medidas necesarias para evitarlo (Este régimen fue modificado mediante el Protocolo de la Haya número 4, que estableció el régimen que actualmente se recoge en el CM).</p>	<p>Pérdida o averías debidas a la naturaleza de la carga, vicio propios de la misma, embalaje defectuoso de la carga no realizado por el transportista o alguno de sus dependientes, acto de guerra o conflicto armado y actos de la autoridad pública ejecutados en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la carga. Tampoco en cuando la culpa sea de la persona que pide la indemnización o de la persona de la que proviene su derecho. Para los supuestos de retraso se establece la adopción de todas las medidas necesarias para evitar el daño salvo que la adopción de las mismas fuera imposible.</p>	<p>Naturaleza o vicios propios de las mercancías. En caso de retraso, supuestos de fuerza mayor y causas meteorológicas que lo hayan motivado.</p>

.../...

	Sistema de Varsovia	Convenio de Montreal	LNA
<p>Limitación de responsabilidad</p>	<p>250 francos franceses por kg de mercancía salvo declaración de especial valor. (Los Protocolos de Montreal modificaron este apartado estableciendo el régimen que actualmente se recoge en el CM).</p>	<p>17 DEG por kg de mercancía salvo declaración de especial valor<sup>57</sup>. En caso de destrucción, pérdida, avería o retraso parcial solo se tendrá en cuenta el peso total los bultos afectados. Cuando la destrucción, pérdida, avería o retraso parcial afecte al valor de otros bultos para determinar el límite de responsabilidad se tendrá en cuenta el peso total de los bultos afectados. El texto establece la revisión de los límites quinquenalmente.</p>	<p>17 DEG por kg de mercancía. En caso de retraso el límite es el precio del transporte.</p>
<p>Pérdida del beneficio de limitación de responsabilidad</p>	<p>Inexactitud o ausencia de carta de porte imputable al transportista, dolo del porteador o sus agentes en ejercicio de sus funciones y faltas equivalentes según la ley del Tribunal que conozca del asunto. Apartado eliminado en el Protocolo 4 de Montreal.</p>	<p>—</p>	<p>Dolo o culpa grave del porteador o sus agentes en ejercicio de sus funciones.</p>

.../...

<sup>57</sup> Límite revisado al alza por la OACI en cumplimiento de la previsión contenida en el art. 24.1 del CM referente a la revisión del límite de responsabilidad quinquenalmente, el cual se ha fijado en 19 DEG.

.../...

	<b>Sistema de Varsovia</b>	<b>Convenio de Montreal</b>	<b>LNA</b>
Avisos/ protestas	Inmediatamente después de descubierta la avería y a más tardar dentro de los 7 días posteriores a la entrega. 14 días después de la entrega en caso de retraso en la misma.	Inmediatamente después de descubierta la avería y a más tardar dentro de los 14 días posteriores a la entrega. 21 días después de la entrega en caso de retraso en la misma.	Inmediatamente después de descubierta la avería y a más tardar dentro de los 8 días posteriores a la entrega
Prescripción	2 años desde la entrega de las mercancías o desde la fecha fijada a tal efecto. En este caso el plazo es de caducidad.		6 meses desde la producción del daño

	<b>Reglas de la Haya-Visby</b>	<b>Reglas de Hamburgo</b>	<b>Reglas de Rotterdam</b>	<b>LNM</b>
Supuestos de responsabilidad	Pérdida total o parcial y averías	Pérdida total o parcial, averías y retraso en la entrega.		
Retraso	—	Falta de entrega dentro del plazo acordado y, a falta de acuerdo, atendidas las circunstancias exigibles a un porteador diligente	Falta de entrega dentro del plazo acordado	Falta de entrega dentro del plazo acordado y, a falta de acuerdo, atendidas las circunstancias exigibles a un porteador diligente
Equiparación a pérdida	—	Falta de entrega de las mercancías en los 60 días siguientes al plazo de entrega de las mercancías.	—	—

.../...

	<b>Reglas de la Haya-Visby</b>	<b>Reglas de Hamburgo</b>	<b>Reglas de Rotterdam</b>	<b>LNMM</b>
.../...	Desde que las mercancías se cargan hasta que se descargan del buque.	Desde que las mercancías están bajo custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.	Desde que el porteador recibe las mercancías para su transporte hasta son entregadas.	Desde el momento en que el porteador se hizo cargo de las mercancías en el punto de origen hasta que las puso a disposición del remitente.
Período de responsabilidad	Desde que las mercancías se cargan hasta que se descargan del buque.	Desde que las mercancías están bajo custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.	Desde que el porteador recibe las mercancías para su transporte hasta son entregadas.	Desde el momento en que el porteador se hizo cargo de las mercancías en el punto de origen hasta que las puso a disposición del remitente.
Causas de exoneración	Falta de condiciones de navegabilidad del buque no imputables a una falta de diligencia del porteador (falta náutica), acciones u omisiones imputables al capitán o personal de la navegación, incendios, vicios ocultos, peligros o accidentes del mar, supuestos de fuerza mayor, restricciones por cuarentena, hechos de guerra, hechos de enemigos públicos, huelgas, motines...	Adopción de todas las medidas que razonablemente podrían exigirse a un porteador diligente e incendio a bordo no causado por el porteador o sus empleados.	Fuerza mayor, peligros o accidentes del mar, guerras, restricciones por cuarentena, huelgas, incendios, vicios ocultos...	Remisión a las normas establecidas en los Convenios internacionales de los que España sea parte (actualmente RH-V).

.../...

.../...

	<b>Reglas de la Haya-Visby</b>	<b>Reglas de Hamburgo</b>	<b>Reglas de Rotterdam</b>	<b>LRM</b>
Limitación de responsabilidad	El más elevado entre 666,67 unidades de cuenta por bulto o 2 unidades de cuenta por kg de peso bruto de mercancía.	El más elevado entre 835 unidades de cuenta por bulto o 2,5 unidades de cuenta por kg de peso bruto de mercancía. En caso de retraso 2,5 veces el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso hasta el límite del flete total.	El más elevado entre 875 unidades de cuenta por bulto o 3 unidades de cuenta por kg de peso bruto de mercancía. En caso de retraso 2,5 veces el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso hasta el límite del flete total.	En caso de pérdida o daños remisión a las normas establecidas en los Convenios internacionales de los que España sea parte (actualmente RH-V). En caso de retraso 2,5 veces el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso hasta el límite del flete total
Pérdida del beneficio de limitación de responsabilidad	Daño resultante de un acto u omisión intencionado del porteador o temerariamente y con conocimiento de que probablemente producirá un daño.			

.../...

.../...

	<b>Reglas de la Haya-Visby</b>	<b>Reglas de Hamburgo</b>	<b>Reglas de Rotterdam</b>	<b>LNM</b>
Avisos/ protestas	Antes o durante el retiro de la mercancía en caso de pérdidas y averías manifestadas. 3 días posteriores a la entrega en caso de pérdidas y averías no manifestadas.	Día siguiente a la entrega de las mercancías en caso de pérdidas y averías manifestadas o 15 días posteriores a la entrega en caso de pérdidas y averías no manifestadas. 60 días siguientes al plazo fijado para la entrega de las mercancías en caso de retraso	Antes o durante el retiro de la mercancía en caso de pérdidas y averías manifestadas. 7 días posteriores a la entrega en caso de pérdidas y averías no manifestadas. En caso de retraso se deberá dar aviso dentro de los 21 días siguientes a la entrega de las mercancías.	Día siguiente a la entrega de las mercancías en caso de pérdidas y averías manifestadas o 3 días posteriores a la entrega en caso de pérdidas y averías no manifestadas. 10 días siguientes al plazo fijado para la entrega de las mercancías en caso de retraso
prescripción	1 año a partir de la entrega de las mercancías o fecha en que debieron ser entregadas (prolongable mediante acuerdo entre las partes).	2 años a partir de la entrega de las mercancías o fecha en que debieron ser entregadas		1 año a partir de la entrega de las mercancías o fecha en que debieron ser entregadas.

Fuente: Elaboración propia.

## LISTADO DE ABREVIATURAS

BOE	Boletín Oficial del Estado
CCo	Código de Comercio
RU CIM	Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril
CM	Convenio de Montreal para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional
CMI	Comité marítimo internacional
CMR	Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera
COTIF	Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril
CTMI	Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías
CV	Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional
DEG	Derecho especial de giro
FMI	Fondo Monetario Internacional
IATA	Asociación internacional del transporte aéreo
ICC	Cámara de Comercio Internacional
IGM	Primera Guerra Mundial
KG	Kilogramo
LCTTM	Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías
LNM	Ley de navegación marítima
LNA	Ley de navegación aérea
LOTT	Ley de ordenación de los transportes terrestres
LTM	Ley de transporte marítimo
OACI	Organización de aviación civil internacional
OTM	Operador de transporte multimodal
RCA	Reglamento de Circulación Aérea
RH	Reglas de la Haya
RHamb	Reglas de Hamburgo
RH-V	Reglas de la Haya-Visby
RR	Reglas de Rotterdam
SAP	Sentencia de la Audiencia provincial
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
TS	Tribunal Supremo
UNCITRAL	Comisión de las Naciones Unidas para el derecho mercantil internacional
UNCTAD	Comisión de las Naciones Unidas para el comercio y el desarrollo
UNIDROIT	Instituto internacional para la unificación del derecho privado

*TITLE: The multimodal carriage of goods in the unimodal regulation*

*RESUMEN: El transporte de mercancías es una operación que puede efectuarse tanto de forma unimodal como multimodal. A falta de una normativa propia, es el régimen jurídico contenido en las normas unimodales el encargado de regular las operaciones de transporte multimodal. El presente trabajo analiza los principales problemas a los que se enfrenta el transporte multimodal en el contexto legislativo actual, con especial atención a la problemática de los daños no localizados y a la reticencia que presentan los actores del tráfico al establecimiento de una normativa multimodal uniforme. Así, se estudiarán las previsiones que los distintos convenios internacionales y normas nacionales de transporte unimodal contienen sobre el transporte multimodal, haciendo hincapié en el régimen de responsabilidad aplicable al transportista, el cual varía notablemente no sólo de un modo de transporte a otro, sino también de una regulación a otra.*

*PALABRAS CLAVE: Transporte, multimodal, daño, responsabilidad.*

*ABSTRACT: The carriage of goods can be carried out either by multimodal transport or unimodal transport. In the absence of its own regulation, the legal framework of the unimodal regulation applies to multimodal transportation. In this project we will analyse the main problems of the multimodal transportation in the current legal framework, focusing on the difficulties of damages that cannot be localized and the reluctance of carriers to establish a uniform set of multimodal rules. Thus, we will examine the provisions regarding multimodal transport included in international agreements and in the national laws of unimodal transport, emphasizing on the liability of the carrier, which changes substantially not only from one means of transport to another, but from one regulation to another.*

*KEY WORDS: Transport, multimodal, damage, liability.*

*RECIBIDO: 03.03.2017  
ACEPTADO: 30.05.2017*