



# EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

**M<sup>a</sup> Paz Martín Castro**

Profesora Titular de Universidad  
**Departamento de Derecho Mercantil**  
**Universidad de Cádiz**

**Blanca Romero Matute**

Profesora Titular de Universidad  
**Departamento de Derecho Mercantil**  
**Universidad de Cádiz**

# CONSIDERACIONES GENERALES

**ORÍGENES:** El Transporte Multimodal no constituye un fenómeno reciente.



Necesidad de combinación de modos sentida particularmente con la expansión del comercio internacional.  
Razones geográficas, técnicas, sociales ...

**EXPANSIÓN:** Avances técnicos. Aparición del CONTENEDOR como sistema de embalaje (1956). Consolidación de cargas. La llamada “revolución del contenedor” → Fin de la ruptura de cargas.

Superación de la concepción fragmentaria del TM.  
El transporte multimodal como **modalidad de transporte** y NO como sucesión de transportes.

Unidad física y técnica del servicio ↔ Unidad jurídica.

Inconvenientes:

- Falta de homogeneidad de las disciplinas jurídicas unimodales (supuestos de incumplimiento contractual; limitación de responsabilidad)
- Carácter unimodal de las soluciones de los diferentes Instrumentos internacionales ([CMR](#), COTIF, Convenio de Montreal).
- Naturaleza **imperativa** de aquellas soluciones



***Transroulage (Roll on-roll/ of)***

***Ferroutage***



# TRANSPORTE MULTIMODAL

**Concepto:** toda operación de traslado cuya ejecución es llevada a cabo mediante la yuxtaposición de diferentes **modos** de transporte.

## REQUISITOS:

- ✓ Pluralidad de **modos** de transporte. Concepto de modo de transporte

## MODO DE TRANSPORTE



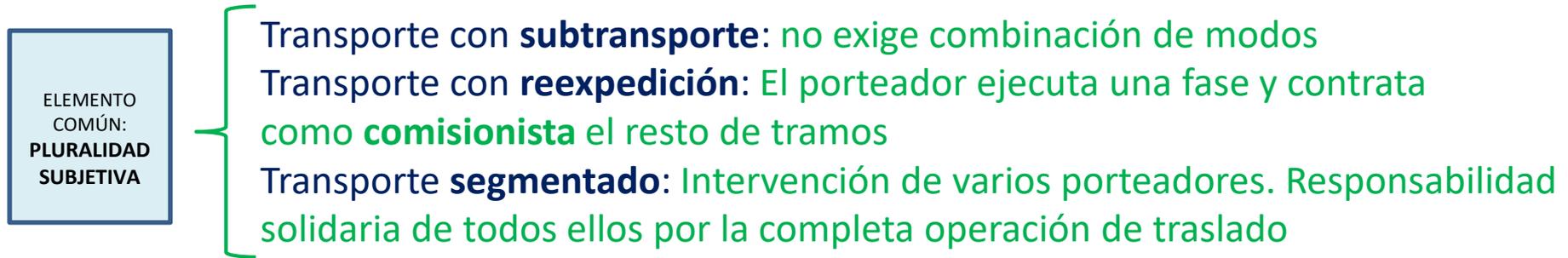
**Sistema de transporte** dotado de sus propias especialidades técnicas que lo definen y distinguen del resto de modos de transporte (generalmente, sometido a un régimen específico).

Modos: marítimo, aéreo, carretera, ferroviario y multimodal.

**Modo  $\neq$  Medio**

# ✓ Un único sujeto responsable de la operación: el Operador de Transporte multimodal (OTM):

Esta nota permite distinguir al Transporte multimodal de figuras afines



Expansión del TM  **Superespecialización** de empresas de transporte.  
Integración de diferentes modos de transporte en la propia empresa

**OTM-OB**  
*(Vessel operator common carrier)*  
Generalmente, empresarios marítimos que conciertan un transporte *house to house*

**OTM-N'OB**  
*(Non vessel operator common carrier)*  
Generalmente, empresarios que coordinan la operación de TM sin ejecutar ninguna fase del trayecto o solo una de ellas

**Asunción de la condición de OTM** → Indiferente el hecho de que la realización efectiva del traslado se lleve a cabo por el propio operador o que éste encomiende la ejecución de algunas o incluso de todas las fases del trayecto a otros porteadores (subtransportistas), de tal forma que aquél limite su actividad a la organización y coordinación de la cadena de transporte. En cualquier caso, el **OTM responde de la completa ejecución del traslado**.

Algunos documentos de transporte lo identifican con el *Freight forwarders* → **FBL**

✓ La operación de TM se documenta mediante la emisión de un único título que cubrirá el trayecto completo: el Documento de Transporte Multimodal (DTM)



El DTM podrá emitirse en forma «negociable» (*Document of Title*) o «no negociable» (*No Document of Title*). La elección corresponde al expedidor

El DTM no es el contrato de transporte, si bien hace prueba de la existencia y contenido de mismo, acreditando, además, la recepción de las mercancías por el OTM.



Sin perjuicio de los **documentos parciales** que se emitan en las diferentes fases del recorrido (*bill of lading*, carta de porte...)

**Funciones del DTM (*Document of Title*):**

- 1.- Recibo de la carga
- 2.- Hace prueba del contrato (*Long form/short fom*)
- 3.- Eficacia representativa: negociación de las mercancías en tránsito mediante la transmisión del DTM conforme a su Ley de circulación



Modelos normalizados:

- *FBL (Fiata Bill of Lading)* de la FIATA, inspirado en las Reglas de la UNCTAD.
- *MULTIDOC (Multimodal Transport Bill of Lading)* de BIMCO (versión revisada del *COMBIDOC*) inspirado en las Reglas de la UNCTAD
- *COMBICONBILL (Combined transport bill of lading)* de BIMCO. Fuertemente inspirado en Reglas La Haya-Visby

Rasgos de los DTM «negociable»:  
Documento representativo de la mercancía  
Negociación en tránsito de los géneros  
Extraordinario valor probatorio: Literalidad  
Reservas  
Responsabilidad del Operador de  
Transporte Multimodal

## DTM «negociable». VALOR PROBATORIO.

La relevancia de los datos descriptivos de los géneros consignadas en el DTM estriba en la especial fuerza probatoria que el mencionado documento posee. El OTM se halla obligado a entregar las mercancías al destinatario **en el mismo estado y condición en el que aparecen descritas en el DTM** (literalidad), presumiéndose a este respecto que las mercancías fueron entregadas al OTM tal y como allí aparecen descritas

**LAS RESERVAS:** destruyen la función probatoria del conocimiento de embarque.

DTM “sucio” → perjudica su negociación.

No se admiten reservas estampilladas

Dos tipos:

- Reservas con comprobación: Comprobación por el OTM de peso, marca, medidas. Inserción de las inexactitudes comprobadas
- Reservas sin comprobación: contenedores cerrados y sellados por el expedidor. Transporte en condiciones FCL (*Full container Load*).

Marks and numbers

Number and kind of packages

Description of goods

Gross weight

Measurement

specimen

according to the declaration of the consignor



*“Shippers load and count”*

*“Said to contain”*

*“weight unknown”*

# RÉGIMEN JURÍDICO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

Desde principios del S. XX comienzan los intentos por parte de diversas Organizaciones internacionales (CMI, UNIDROIT, CCI y UNCTAD) orientados a dotar al TM de un régimen uniforme

Aunque los primeros esfuerzos se inician en 1927, fue a partir de la aparición de los nuevos sistemas de unificación de cargas, cuando los trabajos preparatorios cobran mayor impulso: Proyecto de Oxford; Proyecto de Génova; Proyecto núm. 9 o Proyecto *Network*; Reglas de Tokio y Proyecto de Roma (Proyecto *Network* + Reglas de Tokio). En 1973, UNCTAD recibe el encargo de elaborar un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

Dos temas principales de debate: Naturaleza voluntaria o imperativa del Instrumento proyectado y sistema de responsabilidad instaurado



**Convenio de Ginebra de 1980 sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (CTM)**



No en vigor  
Insuficiente número de ratificaciones (8)  
(art. 36 CTM)

## RAZONES

- ✓ **Políticas:** Intereses encontrados entre países cargadores y porteadores.
- ✓ **Económicas:** Desequilibrio entre países industrializados y países en vías de desarrollo.
- ✓ **Jurídicas:** (imperatividad de sus preceptos; sistema de responsabilidad por el que se opta; Elevación del límite de responsabilidad)

# RÉGIMEN JURÍDICO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

Aspectos destacados del régimen consagrado en el Convenio CTM:

- ❑ Naturaleza **imperativa**: Art. 3º CTM; si bien el referido precepto ofrece libertad al expedidor para optar por un transporte segmentado (en cuyo caso se celebran tantos contratos como portadores intervengan en la ejecución del transporte, respondiendo cada uno de ellos de la fase ejecutada)
- ❑ Relaciones con otros Instrumentos internacionales: Art. 30 CTM → el Convenio **excluye** de su ámbito de aplicación las operaciones de transporte **superpuesto o integrado** reguladas en los arts. 2º CMR y Reglas Uniformes CIM.
- ❑ Establecimiento de un sistema de responsabilidad, **predominantemente uniforme**, que se excepciona en materia de cálculo del **límite de responsabilidad** en los supuestos de daños localizados: **sistema de red de seguridad**
- ❑ Establecimiento de un régimen de responsabilidad basado en la **culpa** → propio de sistemas continentales frente al sistema de enumeración detallada de causas liberatorias de responsabilidad propia del *Common Law*. Influencia de las Reglas de Hamburgo?

# RÉGIMEN JURÍDICO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

## SITUACIÓN ACTUAL:

- CONVENIO DE GINEBRA **NO** EN VIGOR
- REGLAS DE LA UNCTAD Y DE LA CCI SOBRE DOCUMENTOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL



Constituyen, de momento, el régimen jurídico aplicable al transporte multimodal por vía de su incorporación por las partes al contrato y, en consecuencia, el elemento uniformador con el que se cuenta en este sector del tráfico

- Aunque se inspiran en muchos de sus planteamientos y soluciones en las previstas por el Convenio de 1980 (CTM), gozan de una amplia difusión entre los operadores económicos del sector.
- Sin embargo, los problemas derivados de la ausencia de regulación uniforme del Transporte multimodal no quedan ni completa ni adecuadamente resuelto mediante el recurso a las Reglas UNCTAD/CCI

- De naturaleza facultativa o negocial
- No agotan las cuestiones que puedan suscitarse en torno a la regulación de las operaciones de transporte multimodal

- La solución ofrecida por las Reglas de Rotterdam de 2008 (Transporte multimodal mojado). No en vigor. Art. 26. *Transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar*. Opta por una “suerte” de **sistema de interconexión limitada**, conforme al cual distingue entre los supuestos de “daños localizados” y daños no localizados” a fin de determinar el régimen de responsabilidad aplicable al porteador.
- Soluciones Regionales: El “**rompecabezas**” multimodal

# RÉGIMEN JURÍDICO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

## ÁMBITO REGIONAL

**Ausencia de soluciones GLOBALES.**  
**Búsqueda de soluciones REGIONALES.**



**El Proyecto europeo sobre transporte multimodal sostenible, 2005.** (Proyecto sobre Servicio integrados en la cadena multimodal PROYECTO ISIC). **Última revisión 2009.** Paralizado

Reglamentos preparados por:

- ✓ Comunidad andina [Decisión 331 de 4 de marzo de 1993 —*International Multimodal Transport, modificada en 1999*]
- ✓ Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) [Resolución 23 (III) de noviembre de 1996 el *Agreement on International Multimodal Transport*]
- ✓ Mercado Común del Sur (MERCOSUR) [*Partial Agreement for the Facilitation of Multimodal Transport of Goods*, 27 abril 1995]
- ✓ Asociación del Asia suroriental (ASEAN) [*Draft ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport*].
- ✓ Convenio sobre el transporte internacional multimodal de mercancías para los países árabes (CESPAO) mayo de 2008

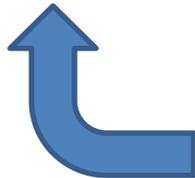
## SOLUCIONES OFRECIDAS POR LOS OPERADORES DEL TRÁFICO (*Lex mercatoria*)

Ante la falta de éxito del Convenio CTM



Los operadores del tráfico se han dotado de una disciplina uniforme reguladora de los transporte multimodales:

- Con la colaboración de la CCI y de la UNCTAD
- Naturaleza convencional/negocial
- Mediante contratos-tipo



- *FBL (Fiata Bill of Lading)* de la FIATA.
- *COMBICONBILL (Combined transport bill of lading)* de la BIMCO. Fuertemente inspirado en Reglas La Haya-Visby
- *MULTIDOC (Multimodal Transport Bill of Lading)* de la BIMCO (versión revisada del COMBIDOC) inspirado en las Reglas de la UNCTAD.

# LA RESPONSABILIDAD DEL OTM

Materia de capital importancia



- Por su interés práctico
- Por la inexistencia de disciplina uniforme en vigor
- Confluencia de disciplinas unimodales complejas y diversas.

## LOS DIFERENTES SISTEMAS DE ESPONSABILIDAD

- Sistema de responsabilidad sectorial o de red (*network liability system*).
- Sistema de responsabilidad sectorial o de red corregido (*modified network liability system*).
- Sistema de responsabilidad uniforme (*uniform liability system*)

## SISTEMA DE RESPONSABILIDAD TIPO RED (*Network liability system*)

- Ofrece una concepción **fragmentaria** del TM.
- No crea *ex novo* una disciplina aplicable a las operaciones de TM . El régimen de responsabilidad del porteador se determinará conforme al régimen de responsabilidad aplicable a la fase del trayecto en la que se haya producido el daño.
- Pretende ofrecer al acreedor del transporte debe disfrutar del mismo tratamiento que si hubiera concertado un contrato de **transporte segmentado**
- Parte de la presunción de que siempre es posible **localizar** el daño.

### INCONVENIENTES



- Daños no localizados (frecuentes en la carga contenerizada).
- Daños graduales (frecuentes si se transportan mercancías perecederas).
- Retraso. Generalmente, producto de la suma de diferentes retrasos a lo largo de las distintas fases
- Indeterminación del régimen jurídico aplicable. Imposibilidad de conocer a priori el régimen de responsabilidad. Inseguridad jurídica. Repercusión del riesgo.

Explican que rara vez se opte por un sistema de red en estado puro. Soluciones intermedias. Determinan la CORRECCIÓN/EVOLUCIÓN de este sistema



# SISTEMA DE RESPONSABILIDAD SECTORIAL O DE RED CORREGIDO

*(modified network liability system)*

El más extendido en la práctica del sector (FBL, MULTIDOC).

Consagrado en las Reglas UNCTAD/CCI

Introduce **dos relevantes modificaciones** respecto a sistema de red en estado puro

- No realiza una remisión en bloque al convenio o ley nacional unimodal; selecciona únicamente algunas de las disposiciones (causas de exoneración, límites de responsabilidad).
- prevé disposiciones suplementarias para los supuestos de daños de localizados

**INCONVENIENTES**

Daños graduales

Incertidumbre



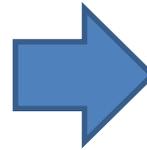
El acreedor desconoce en qué condiciones y hasta qué límites responderá el OTM

# SISTEMA DE RESPONSABILIDAD UNIFORME

## *Uniform liability system*

CONCEPCIÓN  
MULTIMODAL.  
**AUTÓNOMA.**

TRANSPORTE  
PERSPECTIVA



TRANSPORTE MULTIMODAL  
MODALIDAD DE TRANSPORTE NUEVA Y  
DISTINTA (*Sui Generis*)  
Superación de la concepción  
fragmentaria. El TM no se presenta  
como suma de diferentes modos de  
transporte

### **VENTAJAS:**

- Seguridad jurídica (conocimiento de antemano de la disciplina aplicable).
- Se evitan los inconvenientes derivados de la posible colisión entre la disciplina de los diferentes Instrumentos unimodales.

### **INCONVENIENTES ESGRIMIDOS POR LA DOCTRINA:**

- Posible colisión entre Convenios (parte de una concepción errónea/fragmentada del TM)
- Sometimiento del OTM a un régimen de responsabilidad más riguroso que el que rija su relación con los diferentes portadores efectivos a quienes, en su caso, se hubiera encomendado la ejecución de las diferentes fases del recorrido.

# EL SISTEMA DEL FBL (FIATA *Multimodal Transport Bill of Lading* )

Redactado por la Federación Internacional de Transitarios (FIATA)

NEGOTIABLE FIATA  
MULTIMODAL TRANSPORT  
BILL OF LADING

issued subject to UNCTAD/ICC Rules for  
Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481).



Para los supuestos en los que el *freight forwarder* actúa como principal

## Primera versión 1970.

Inspirado en Reglas UNCTAD/CCI

Pensado para documentar aquellos **transportes que comprendan un segmento marítimo**, aunque puede emitirse pese a que no exista fase marítima.

Disciplina **muy próxima a la normativa propia de los portadores marítimos (Reglas La Haya-Visby)**: límites cuantitativos de la indemnización que deba satisfacerse en caso de incumplimiento; causas de exoneración de responsabilidad del OTM (*freight forwarder*).

Supuestos de incumplimiento contractual: **Cl. 6.2 in fine** → **pérdidas derivadas del retraso**: la responsabilidad del OTM se supedita a que el expedidor declare en el FBL su especial interés en que las mercancías lleguen a su destino en el plazo convenido.

En similares términos **Regla 5.1 UNCTAD**



Declaration of Interest of the consignor  
in timely delivery (Clause 6.2.)

Contempla un **doble sistema de responsabilidad**:

**1. Daños no localizados** Sistema de responsabilidad uniforme **basado en la culpa** → aplicable a los supuestos de daños no localizados. **Cl. 6.2 FBL**. Además, la **Cl. 6.5** enumera una serie de sucesos liberatorios (*excepted perils*). Ninguna novedad respecto del criterio de la culpa enunciado en la Cl. 6.2 → virtualidad práctica: presunción de caso fortuito (carga de la prueba)

**2. Daños Localizados**: Se aplica el régimen consagrado en el FBL en la medida en la que no se oponga a lo dispuesto en **Instrumento Internacional o legislación nacional unimodal aplicable a la fase del trayecto** en la que se haya producido el daño. Las disposiciones imperativas de tales Instrumentos prevalecen (aplicación supletoria FBL) respecto de la disciplina consagrada en el **FBL (Cl. 7.2)**

**Reglas especiales para daños acaecidos en fase marítima o fluvial** →

- a) Cláusula Paramount
- b) **Cl. 6.7** causas liberatorias específicas: culpa náutica e incendio

### **6. Freight Forwarder's Liability**

**6.2.** The Freight Forwarder shall be liable for loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery if the occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge as defined in Clause 2.1.a, unless the Freight Forwarder proves that no fault or neglect of his own, his servants or agents or any other person referred to in Clause 2.2., has caused or contributed to such loss, damage or delay. However, the Freight Forwarder shall only be liable for loss following from delay in delivery if the Consignor has made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the Freight Forwarder and stated in this FBL.

**6.5.** When the Freight Forwarder establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more causes or events, specified in a-e of the present clause, it shall be presumed that it was so caused, always provided, however, that the claimant shall be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused wholly or partly by one or more of such causes or events:

- 6.5.1.** an act or omission of the Merchant, or person other than the Freight Forwarder acting on behalf of the Merchant or from whom the Freight Forwarder took the goods in charge;
- 6.5.2.** insufficiency or defective condition of the packaging or marks and/or numbers;
- 6.5.3.** handling, loading, stowage or unloading of the goods by the Merchant or any person acting on behalf of the Merchant;
- 6.5.4.** inherent vice of the goods;
- 6.5.5.** strike, lockout, stoppage or restraint of labour

# EL SISTEMA DEL MULTIDOC 2016 (*Negotiable Multimodal Transport Bill of Lading*)

Redactado por BIMCO. Última versión 2016

## NEGOTIABLE MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING

Subject to the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents,

### Primera versión 1995→ Versión revisada del COMBIDOC

Inspirado en Reglas UNCTAD/CCI

Instaura un **sistema tipo red** aunque evidenciado con menor claridad que en la versión original del COMBIDOC (distinción entre supuestos de daños localizados y no localizados).

En cualquier caso, remisión a las disciplinas unimodales en aspectos concretos: límite cuantitativo de responsabilidad (Cl. 12); causas exoneratorias específicas para daños acaecidos en fase marítima o de aguas interiores (Cl. 11).

Supuestos de incumplimiento contractual: **Cl. 10.b in fine**→ **pérdidas derivadas del retraso**: la responsabilidad del OTM se supedita a que el expedidor declare en el FBL su especial interés en que las mercancías lleguen a su destino en el plazo convenido.

En similares términos, **Regla 5.1 UNCTAD**

Contempla un **doble sistema de responsabilidad**:

**1. Daños no localizados** Sistema de responsabilidad uniforme **basado en la culpa presunta**→ aplicable a los supuestos de daños no localizados. **Cl. 10.b.**

**2. Daños Localizados:** Sistema de responsabilidad uniforme basado en la **culpa presunta**. A diferencia del COMBIDOC, no hay remisión expresa al régimen consagrado en las Convenciones unimodales o leyes nacionales reguladoras de la fase del trayecto en la que se haya producido el daño. No obstante, para el supuesto de daños acaecidos en fase marítima se establecen causas exoneratorias específicas:

**Reglas especiales para daños acaecidos en fase marítima o fluvial**→ **Cl. 11**

- a) Remisión a las causas exoneratorias previstas en el art. 4º.2 Reglas La Haya-Visby (*excepted perils*)
- b) Referencia expresa a la **culpa náutica y el fuego** como causa de exoneración de responsabilidad.



Previsión inspirada en Regla 5.1 UNCTAD. Sus notas explicativas prevén la posibilidad de que los OTM incluyan en sus documentos de transporte las causas exoneratorias previstas en las Reglas La Haya-Visby