

REGLAS DE LA UNCTAD Y LA CCI RELATIVAS A LOS DOCUMENTOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL

1. Aplicabilidad

1.1. Las presentes Reglas se aplicarán en virtud de su incorporación al contrato de transporte, hecha por escrito, verbalmente o en cualquier otra forma, por remisión a las "Reglas de la UNCTAD y la CCI relativas a los documentos de transporte multimodal", independientemente de que medie o no un contrato de transporte unimodal o un contrato de transporte multimodal que concierna a uno o varios modos de transporte y de que se haya emitido o no un documento.

1.2. En los casos en que se haga tal remisión, las partes convienen en que las presentes Reglas prevalecerán sobre cualesquiera cláusulas adicionales del contrato de transporte multimodal que sean contrarias a las Reglas, salvo si amplían la responsabilidad o las obligaciones del operador de transporte multimodal.

2. Definiciones

2.1. Por contrato de transporte multimodal (contrato de transporte` multimodal) se entiende un contrato único para el transporte de mercancías por dos modos de transporte por lo menos.

2.2. Por operador de transporte multimodal (OTM) se entiende la persona que celebra un contrato de transporte multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de porteador.

2.3. Por porteador se entiende la persona que efectivamente ejecuta o hace ejecutar el transporte, o parte de éste, sea o no el operador de transporte multimodal.

2.4. Por expedidor se entiende la persona que celebra el contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal.

2.5. Por consignatario se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías del operador de transporte multimodal.

2.6. Por documento de transporte multimodal (documento TM) se entiende el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y que puede ser sustituido, si así lo autoriza la ley aplicable, por mensajes de intercambio electrónico de datos y ser emitido.

a) en forma negociable, o

b) en forma no negociable con expresión del nombre del consignatario.

2.7. Por tomar bajo custodia se entiende el hecho de poner las mercancías en poder del OTM y de que éste las acepte para su transporte.

2.8. Por entrega se entiende:

a) el hecho de poner, las mercancías en poder del consignatario,

- b) el hecho de poner las mercancías a disposición del consignatario de conformidad con el contrato de transporte multimodal o con las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el lugar de entrega, o
- c) el hecho de poner las mercancías en poder de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, se hayan de poner las mercancías.

2.9. Por derechos especiales de giro (DEG) se entiende la unidad de cuenta tal como ha sido definida por el Fondo Monetario Internacional. ,

2.10. Por mercancías se entiende los bienes de cualquier clase, incluidos los animales vivos y los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos que no hayan sido suministrados por el oTM, independientemente de que tales bienes hayan de ser o sean transportados sobre o bajo cubierta.

3. Valor probatorio de los datos contenidos en el documento de transporte multimodal

Los datos contenidos en el documento TM establecerán la presunción, salvo prueba en contrario, de que el OTM ha tomado bajo su custodia las mercancías tal como aparecen descritas en esos datos, a menos de que se haya incluido en el texto impreso del documento o se haya añadido de otra manera a éste una indicación en contrario, como "peso, naturaleza y número declarados por el cargador", "contenedor llenado por el cargador" u otras expresiones análogas. No se admitirá la prueba en contrario si el documento TM ha sido transferido, o si el mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente ha sido transmitido al consignatario, que ha acusado recibo y ha procedido de buena fe basándose en él.

4. Obligaciones del operador de transporte multimodal

4.1. Período de responsabilidad

La responsabilidad del OTM por las mercancías en virtud de las presentes Reglas abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.

4.2. Responsabilidad del operador de transporte multimodal por sus empleados, agentes y otras personas

El OTM será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fueran propias.

4.3. Entrega de las mercancías al consignatario

El OTM se compromete a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas:

- a) cuando el documento TM se haya emitido en forma negociable "al portador", a la persona que presente uno de los originales del documento;
- b) cuando el documento TM se haya emitido en forma negociable "a la orden", a la persona que presente uno de los originales del documento debidamente endosado;

- c) cuando el documento TM se haya emitido en forma negociable a nombre de persona determinada, a esa persona previa prueba de su identidad y contra presentación de uno de los originales del documento; si ese documento ha sido transferido "a la orden" o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el apartado b);
- d) cuando el documento TM se haya emitido en forma no negociable, a la persona designada en el documento como consignatario previa prueba de su identidad; o
- e) cuando no se haya emitido ningún documento, a la persona que se designe en las instrucciones recibidas del expedidor o de una persona que haya adquirido los derechos del expedidor o el consignatario según el contrato de transporte multimodal para dar tales instrucciones.

5. Responsabilidad del operador de transporte multimodal

5.1. Fundamento de la responsabilidad

Sin perjuicio de las causas de exoneración enunciadas en la Regla 5.4 y la Regla 6, el OTM será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido de la Regla 4.1, a menos que pruebe que no intervino culpa o negligencia de su parte ni de parte de sus empleados, agentes o cualquier otra de las personas a que se refiere la Regla 4 para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso, o contribuir a ellos. No obstante, el OTM no será responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega a menos que el expedidor haya hecho una declaración de interés en la entrega en el plazo debido que haya sido aceptada por el OTM.

5.2. Retraso en la entrega

Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un OTM diligente.

5.3. Conversión del retraso en pérdida definitiva

Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los noventa días consecutivos siguientes a la fecha de entrega determinada de conformidad con la Regla 5.2, el reclamante podrá, a falta de prueba en contrario, considerarlas perdidas.

5.4. Causas de exoneración en el transporte de mercancías por mar o por vías de navegación interior

No obstante lo dispuesto en la Regla 5.1, el OTM no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega con respecto a las mercancías transportadas por mar o por vías de navegación interior cuando tales pérdidas, daño o retraso hayan sobrevenido durante ese transporte por:

- actos, negligencia o falta del capitán, marinero, práctico o empleados del porteador en la navegación o el manejo del buque;
- incendio, a menos que haya sido ocasionado por culpa personal del porteador; siempre que, en los casos en que la pérdida o el daño resulte de la innavegabilidad del buque, el OTM pruebe que ha empleado la diligencia debida para poner el buque en estado de navegar al comienzo del viaje.

5.5. Fijación de la cuantía de la indemnización

5.5.1. La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará según el valor de esas mercancías en el lugar y el momento de su entrega al consignatario o en el lugar y el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, hubieran debido ser entregadas.

5.5.2. El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización que tengan en una bolsa de mercancías o, en su defecto, con arreglo al precio que tengan en el mercado o, si no se dispusiere de esa cotización ni de ese precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.

6. Limitación de la responsabilidad del operador de transporte multimodal

6.1. Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el expedidor antes de que el OTM las haya tomado bajo su custodia, y que hayan sido consignados en el documento TM, el OTM no será ni podrá ser tenido por responsable en ningún caso de la pérdida o el daño de las mercancías por una suma que exceda del equivalente a 666,67 DEG por bulto o unidad o a 2 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

6.2. Si un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada que según el documento de transporte multimodal esté contenido en ese elemento de transporte se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.

6.3. No obstante las disposiciones anteriores, si el transporte multimodal no incluye, conforme al contrato, el porte de mercancías por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del OTM estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

6.4. Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se haya producido en una fase determinada del transporte multimodal respecto de la cual un convenio internacional aplicable o una ley nacional imperativa hubiera establecido otro límite de responsabilidad de haberse concertado un contrato de transporte distinto para esa fase determinada del transporte, el límite de la responsabilidad del OTM por tal pérdida o daño se determinará a tenor de lo dispuesto en ese convenio o en esa ley nacional imperativa.

6.5. Si el OTM fuere responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, o de cualquier pérdida o daño indirecto que no sean la pérdida o el daño de las mercancías, la responsabilidad del OTM estará limitada a una suma que no exceda del equivalente al flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal por el transporte multimodal.

6.6. La responsabilidad acumulada del OTM no excederá de los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.

7. Pérdida del derecho del operador de transporte multimodal a la limitación de la responsabilidad

El OTM no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión realizada personalmente por el OTM con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

8. Responsabilidad del expedidor

8.1. Se considerará que el expedidor garantiza al OTM la exactitud, en el momento en que el OTM toma las mercancías bajo su custodia, de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso que haya proporcionado por sí o por medio de otro que actúe en su nombre para su inclusión en el documento TM.

8.2. El expedidor indemnizará al OTM de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos antes mencionados.

8.3. El expedidor seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el documento TM.

8.4. El derecho del OTM a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.

9. Aviso de pérdida o daño de las mercancías

9.1. A menos que el consignatario dé por escrito al OTM aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, en el momento en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puestas en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el OTM ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento TM.

9.2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, surtirá efecto igualmente dicha presunción iuris tantum si no se da aviso por escrito dentro de los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

10. Prescripción

El OTM quedará exonerado, salvo que se haya pactado expresamente otra cosa, de toda responsabilidad en virtud de las presentes Reglas si no se entabla una demanda dentro de un plazo de nueve meses contados desde la entrega de las mercancías, desde la fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas o desde la fecha en que, de conformidad con

la Regla 5.3, la falta de entrega de las mercancías hubiese dado al consignatario el derecho a considerarlas perdidas.

11. Aplicabilidad de las Reglas a las acciones fundadas en la responsabilidad extracontractual

Las presente Reglas se aplicarán a todas las reclamaciones que se dirijan contra el OTM en relación con el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, independientemente de que la reclamación se funde en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual.

12. Aplicabilidad de las Reglas a los empleados o agentes del operador de transporte multimodal y a otras personas a cuyos servicios éste recurra

Las presentes Reglas se aplicarán a todas las reclamaciones que se dirijan en relación con el cumplimiento del contrato de transporte multimodal contra cualquier empleado o agente del OTM o contra cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, independientemente de que tales reclamaciones se funden en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual, y la responsabilidad acumulada del OTM y de esos empleados, agentes u otras personas no excederá de los límites establecidos en la Regla 6.

13. Ley imperativa

Las presentes Reglas sólo surtirán efecto si no son contrarias a las disposiciones imperativas de los convenios internacionales o las leyes nacionales aplicables al contrato de transporte multimodal.