

ALBERTO EMPARANZA
(Dir.)

LAS REGLAS DE ROTTERDAM

**La regulación del contrato
de transporte internacional
de mercancías por mar**

Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES

2010

ÍNDICE

	<i>Pág.</i>
PRESENTACIÓN.....	15
ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL CONVENIO, <i>Nieves Lopez Santana</i>	21
I. CUESTIONES INTRODUCTORIAS: LA GÉNESIS DEL CONVENIO Y LAS OSCILACIONES EN TORNO A SU ALCANCE	21
II. ÁMBITO DE APLICACIÓN GENERAL: LA BÚSQUEDA DEL EQUILIBRIO ENTRE LA MULTIMODALIDAD Y LA PREVALENCIA DEL TRAYECTO POR MAR	28
1. Descripción	28
2. Análisis comparativo con las Reglas de La Haya y las de Hamburgo	28
3. Debatespl anteados.....	31
4. Valoración crítica	37
III. EXCLUSIONES ESPECÍFICAS Y PROTECCIÓN DE TERCEROS	41
IV. AUTONOMÍA CONTRACTUAL	44
BIBLIOGRAFÍA.....	48
LA DELIMITACIÓN DEL PERÍODO DE RESPONSABILIDAD Y LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA, <i>Francisco Javier Arias Varona</i>	51
I. INTRODUCCIÓN	51
II. DELIMITACIÓN DEL PERÍODO DE RESPONSABILIDAD DEL PORTADOR	55
1. Preliminar: estado de la cuestión	55
2. Delimitación general del período de responsabilidad del porteador	57
3. Entrega en destino como punto final de la responsabilidad y regulación de la imposibilidad de entrega	62
4. Intervención de operadores portuarios impuestos por la normativa legal de los puertos de carga y descarga	66
III. RESPONSABILIDAD DE LOS OPERADORES PORTUARIOS POR LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA	67
IDENTIDAD Y OBLIGACIONES DEL CARGADOR, <i>Juan Luis Pulido Begines</i>	73

	<i>Pág.</i>
I. INTRODUCCIÓN	73
1. Planteamiento del problema	73
2. Antecedentes normativos	76
A) Las Reglas de La Haya-Visby.....	76
B) Las Reglas de Hamburgo	77
C) El Convenio sobre transporte multimodal de 1980.....	78
3. La cuestión en otros instrumentos de Derecho uniforme del transporte...	79
II. EL CONCEPTO Y LA IDENTIFICACIÓN DEL CARGADOR.....	82
1. El cargador	83
2. El cargador documentario	85
3. Figuras afines: el destinatario y la parte controladora	86
A) El destinatario	86
B) La parte controladora	88
III. LAS OBLIGACIONES DEL CARGADOR FRENTE AL PORTEADOR.....	89
1. La entrega de las mercancías para su transporte	91
A) Embalaje y marcado	93
B) Carga y descarga	94
2. La obligación de facilitar información, instrucciones y documentos	95
A) Obligación de facilitar información e instrucciones al porteador.....	96
B) Información precontractual	97
C) Normas especiales respecto a mercancías peligrosas	100
D) La obligación de facilitar documentos al porteador.....	102
3. El pago del flete	102
IV. LA RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR FRENTE AL PORTEADOR ..	105
1. Naturaleza	107
2. Alcance.....	108
3. Responsabilidad por actos ajenos	110
LAS OBLIGACIONES DEL PORTEADOR HASTA LA ENTREGA DE LAS MERCANCÍAS EN DESTINO, Juan Carlos Sáenz García de Albizu	111
I. INTRODUCCIÓN	111
II. OBLIGACIONES PERMANENTES Y COMUNES A TODAS LAS FASES DELC ONTRATO.....	113
1. La obligación de navegabilidad	113
A) La navegabilidad como expresión del particularismo del Derecho marítimo.....	113
B) El concepto de navegabilidad: Formación histórica y Derecho com- parado.....	114
C) La navegabilidad en los diferentes Convenios internacionales sobre transporte marítimo de mercancías	115

	<u>Pág.</u>
2. La obligación de custodia	122
A) Aspectos generales	122
B) Supuestos especiales	122
III. OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE UNA DETERMINADA FASE DEL CONTRATO	124
1. Antes del comienzo del viaje	124
A) La obligación de recibir la carga.....	124
B) Las obligaciones de carga y estiba. El transporte sobre cubierta.....	125
2. Durante el viaje: La obligación de seguir la ruta pactada o la usual.....	127
A) El deber de seguir ruta determinada como obligación inespecífica..	127
B) La justificación del desvío	129
C) El desvío de ruta en los diferentes Convenios internacionales sobre transporte marítimo de mercancías	130
3. Después del viaje	133
A) Las obligaciones de desestiba y descarga	133
B) La obligación de entregar las mercancías	134
DOCUMENTOS DE TRANSPORTE: INDICACIONES SOBRE EL PORTEA- DOR Y SOBRE LAS MERCANCÍAS: VALOR PROBATORIO, <i>Alberto Em- paranza Sobejano</i>	139
I. INTRODUCCIÓN	139
II. LA IMPORTANCIA DEL DOCUMENTO EN EL TRANSPORTE.....	140
1. Las funciones del documento de transporte: contractual, probatoria y re- presentativa	140
2. El documento de transporte como requisito de aplicación normativa	142
III. EMISIÓN DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE	143
1. El carácter consensual del contrato de transporte marítimo	143
2. Tipos de documentos de transporte.....	145
IV. CONTENIDO DEL DOCUMENTO	146
1. Datos del contrato de transporte	146
A) Identificación de las mercancías objeto de transporte	147
B) Datos sobre el estado de las mercancías y del propio contrato	147
C) Otros datos del contrato	148
2. Datos del emisor: identificación del porteador	149
A) El documento de transporte como medio de identificar al porteador..	149
B) La invalidez de las cláusulas de identificación del porteador marítimo.	151
3. Deficiencias en los datos del documento	153
V. RESERVAS EN EL DOCUMENTO DE TRANSPORTE.....	154

	<u>Pág.</u>
1. Entrega de las mercancías al porteador y obligación de verificación	154
2. Los distintos tipos de reservas	154
VI. VALOR PROBATORIO DEL DOCUMENTO	158
DOCUMENTACIÓN DEL CONTRATO, DERECHO DE CONTROL Y TRANSFERENCIA DE DERECHOS SOBRE LAS MERCANCÍAS, <i>Andrés Recalde Castells</i>	161
I. LOS DOCUMENTOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS Y EL DERECHO UNIFORME INTERNACIONAL	161
1. Introducción.....	161
2. Concepto y caracteres del conocimiento de embarque.....	162
3. Las Reglas de La Haya	165
II. CONSIDERACIÓN GENERAL SOBRE LOS CAMBIOS INTRODUCIDOS POR LAS REGLAS DE ROTTERDAM.....	166
III. CONCEPTO Y CLASES DE LOS DOCUMENTOS DEL TRANSPORTE	169
1. Introducción.....	169
2. Concepto.....	169
3. Clases.....	170
4. Documentos electrónicos	173
5. Legitimación para establecer la clase de documento a emitir	176
IV. ENTREGA DE LAS MERCANCÍAS	177
1. Régimen.....	177
2. Obligación de recepción.....	177
3. Legitimación a la entrega e imposibilidad de entrega	178
A) Transporte sin documento o con documento no negociable que no debe ser restituido.....	178
B) Transporte representado en documento no negociable que debe ser restituido	180
C) Transporte con emisión de un documento negociable.....	180
D) Imposibilidad de entrega en los transportes representados en un documento (negociable o no) que debe ser restituido al reclamar la entrega	183
4. Limitación de la responsabilidad por entregar las mercancías sin rescatar el documento	187
V. EL «DERECHO DE CONTROL» EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO	188
1. Introducción.....	188
2. Concepto.....	188
3. Contenido	189
4. Función	190
5. Titularidad del derecho	192
6. Otras formalidades	194
7. Límites al ejercicio del derecho de control	195

	<u>Pág.</u>
8. Responsabilidad.....	196
VI. TRANSMISIÓN DE DERECHOS	197
VII. CONCLUSIONES.....	198
EL TRATAMIENTO DE LA MULTIMODALIDAD EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM, Alberto Díaz Moreno y Nieves López Santana	201
I. LA MULTIMODALIDAD EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO. LAS OPERACIONES DE PUERTA A PUERTA	201
II. LOS SISTEMAS DE RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE MULTIMODAL	203
III. LAS DIFERENTES SOLUCIONES OFRECIDAS DESDE LA PRÁCTICA PARA LA REGULACIÓN DE LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS CONCERTADAS DE PUERTA A PUERTA.....	208
1. Los sistemas de responsabilidad establecidos en los documentos de transporte utilizados en la formalización de dichas operaciones	208
2. Cuestiones sin resolver. Necesidad y viabilidad de una regulación imperativa	215
IV. EL SISTEMA PREVISTO EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM PARA DETERMINAR LA NORMATIVA QUE REGIRÁ LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.....	219
1. Descripción inicial: «sistema de red de interconexión limitada» («limited network liability system»).....	219
2. Análisis del art. 26 de las Reglas de Rotterdam.....	222
A) Aplicación de otras disciplinas unimodales	222
B) Aplicación exclusiva y extensiva de las Reglas de Rotterdam	242
3. Conclusiones	247
BIBLIOGRAFÍA.....	248
RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR PÉRDIDA, DAÑO O RETRASO EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM, José Manuel Martín Osante	253
I. INTRODUCCIÓN	253
II. PERÍODO DE RESPONSABILIDAD	254
1. Período de responsabilidad y obligación de custodia	254
2. La regla general.....	255
3. Intervención obligatoria de autoridades o de terceros	256
4. Autonomía de la voluntad y período mínimo de responsabilidad	258
III. SUPUESTOS DE RESPONSABILIDAD: PÉRDIDA, DAÑO Y RETRASO.	262
IV. FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD	265
V. DISTRIBUCIÓN DE LA CARGA DE LA PRUEBA.....	267
VI. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR ACTOS PROPIOS Y POR ACTOS AJENOS	273

	<u>Pág.</u>
VII. RESPONSABILIDAD DE LAS PARTES EJECUTANTES MARÍTIMAS Y NO MARÍTIMAS	275
VIII. RESPONSABILIDAD SOLIDARIA	277
IX. APLICACIÓN DE LAS REGLAS CON INDEPENDENCIA DE LA VÍA DE RECLAMACIÓN EMPLEADA.....	279
X. CARÁCTER IMPERATIVO MÍNIMO DEL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR	281
XI. CONCLUSIONES	283
LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR, Irene Escuin Ibáñez	285
I. INTRODUCCIÓN	285
II. SUPUESTOS DE HECHO DE RESPONSABILIDAD SUJETOS A LIMITACIÓN	287
III. VALORACIÓN ECONÓMICA DEL DAÑO Y CÁLCULO DE LA SUMA INDEMNIZATORIA DEL PORTEADOR	288
IV. APLICACIÓN DE LOS LÍMITES INDEMNIZATORIOS A LA SUMA RESULTANTE DE LA VALORACIÓN	289
1. Cálculo del límite indemnizatorio en caso de pérdida o avería	290
2. Especialidades en el cálculo de los límites indemnizatorios en caso de retraso en la entrega	291
3. Los límites indemnizatorios en caso de transporte mediante contenedores ...	292
V. PREVISIÓN EN EL CONTRATO DE LÍMITES INDEMNIZATORIOS DISTINTOS A LOS ESTABLECIDOS EN EL CONVENIO	293
VI. EXCLUSIÓN DE LOS LÍMITES INDEMNIZATORIOS	293
BIBLIOGRAFÍA.....	294
RECLAMACIONES: AVISO PREVIO Y PLAZO DE EJERCICIO, Aitor Zuri-mendi Isla	297
I. PLANTEAMIENTO	297
II. DEBER DE AVISO: LAS «PROTESTAS»	298
1. Supuestos en que procede y forma.....	298
2. Efectos de su realización y de su omisión	304
III. PLAZO DE EJERCICIO DE LAS ACCIONES.....	308
JURISDICCIÓN Y ARBITRAJE EN EL NUEVO CONVENIO UNCITRAL, Juan José Álvarez Rubio	313
I. CONSIDERACIONES INTRODUCTORIAS	313
II. OBJETIVOS DEL NUEVO CONVENIO UNCITRAL 2008.....	317
III. REGULACIÓN DE LOS ÁMBITOS DE JURISDICCIÓN Y ARBITRAJE EN EL SISTEMA DE «LAS REGLAS DE LA HAYA» Y «LA HAYAVISBY»	319

	<u>Pág.</u>
IV. LA REGULACIÓN SOBRE COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL Y ARBITRAJE CONTENIDA EN EL CONVENIO DE HAMBURGO DE 1978.....	321
V. LAS PREVISIONES NORMATIVAS DEL NUEVO CONVENIO UNCITRAL 2008 EN MATERIA DE COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL Y DE ARBITRAJE.....	327
BIBLIOGRAFÍA.....	333
CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS TOTAL O PARCIALMENTE MARÍTIMO.....	337

PRESENTACIÓN

1. El libro que tiene el lector en sus manos constituye el primer estudio que se publica en nuestro país sobre la nueva regulación del contrato de transporte marítimo de mercancías aprobada el 23 de septiembre de 2009 en Rotterdam denominado técnicamente Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (de forma más abreviada, las Reglas de Rotterdam). Las novedades que presenta esta nuevo convenio internacional regulador del transporte marítimo, nos ha llevado a una serie de estudiosos del Derecho del transporte marítimo a realizar una primera aproximación sobre su contenido a fin de poner de relieve los cambios que su aplicación traerá consigo en el momento en que entre en vigor.

No es, con todo, la primera vez que este grupo de estudiosos del Derecho del transporte, con nuevas presencias y algunas ausencias, han afrontado una tarea de este tipo. Cabría destacar en tal sentido, el *Estudio Sistemático de la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, y que bajo la coordinación de quien suscribe y el Prof. José Manuel MARTÍN OSANTE, fue publicado en 2006 con el fin de analizar y, en su caso, proponer de forma constructiva mejoras en el texto llamado a convertirse en un futuro en la nueva regulación del Derecho marítimo español. Igualmente puede también incluirse en este grupo el estudio sobre *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril* consagrado a través de las denominadas Reglas de Vilna de 3 de junio de 1999 (BOE de 23 de junio de 2006), que fue publicado en 2008 bajo la coordinación del Prof. Andrés RECALDE y quien suscribe, a fin de desentrañar el contenido de la nueva regulación aplicable a todos los transportes ferroviarios internacionales de mercancías que tienen lugar dentro de la Unión Europea y con la mayoría de los países asiáticos. Ello explica que esta obra que aquí se presenta siga esta orientación dirigida a mostrar de forma ordenada y, al mismo tiempo comprensible, a la comunidad científica, y a los operadores del transporte entendidos en un sentido amplio (abogados, jueces, cargadores, empresas de transporte, transitarios, aseguradores, P & I, consignatarios, estibadores, etc), las nueva regulación que va a imperar en el transporte marítimo internacional de mercancías en un futuro quizás muy próximo si entran en vigor las Reglas de Rotterdam, como así parece, a la vista del creciente número de instrumentos de ratificación realizados hasta la fecha.

2. La obra representa un estudio completo del nuevo texto internacional en el que se analizan de forma sistemática las principales materias objeto de su regulación. No es nuestro propósito detallar cada uno de los trabajos que componen la obra en su conjunto puesto que el lector tiene la oportunidad de leerlos a continuación y extraer de ellos sus propias enseñanzas. En cualquier caso conviene destacar que la obra ha pretendido analizar la nueva regulación siguiendo los cauces clásicos del estudio de la normativa contractual del transporte. En efecto, comienza con el análisis de su ámbito de aplicación de la normativa en cuestión, temática especialmente compleja por la dificultad de acotar material y territorialmente la esfera de aplicación de una norma internacional de estas características. En este mismo terreno se inserta el estudio de la delimitación del periodo de responsabilidad consagrado en estas nuevas Reglas de Rotterdam, con el fin de perfilar realmente la extensión material que esta nueva normativa despliega en el transporte marítimo de mercancías. En segundo lugar, el estudio se detiene en precisar las obligaciones de las partes del contrato de transporte, esto es, del cargador, lo que ciertamente es una novedad en el panorama normativo marítimo, y del porteador, cuyas obligaciones también se delimitan de forma muy precisa a fin de servir de base para establecer su régimen de responsabilidad. Antes de entrar en el análisis de la responsabilidad del porteador marítimo, se incluyen dos estudios sobre la forma de documentar el transporte marítimo, estudios que revisten un contenido diverso, puesto que el primero se refiere principalmente a las funciones contractual y probatoria del estado de las mercancías que cumplen este tipo de documentos, mientras que el segundo tiene como objeto el análisis de la documentación del transporte como forma de ejercitar el denominado «derecho de control» e, incluso, de transmitir los derechos que se derivan del correspondiente transporte. En tercer lugar, el estudio se adentra en la temática más tradicional de la regulación del contrato de transporte consistente en analizar el régimen de responsabilidad del porteador. Este análisis es de especial dificultad en las Reglas de Rotterdam por la complejidad de su regulación que no hace precisamente fácil su intelección. Dentro de ello se ha profundizado también en el límite de responsabilidad del que «disfruta» el porteador marítimo en este Convenio, y en el modo de hacer efectivo el ejercicio de dichas acciones tendentes a responsabilizar al porteador cuando las mercancías hubieran sufrido algún tipo de pérdida, avería o retraso en la entrega, extremo último también novedoso por no haber estado previsto específicamente en las regulaciones existentes en el campo del transporte marítimo.

En esta obra no se podía obviar el tratamiento que sobre los transportes multimodales o parcialmente marítimos prevé las Reglas de Rotterdam y cuya relevancia justifica que haya sido objeto de estudio particularizado por las importantes implicaciones que pueden entrañar al extender el ámbito de aplicación del convenio más allá del campo marítimo. Las colisiones que ello puede generar en las regulaciones internacionales de otros medios de transporte constituyen uno de los problemas mayores con los que se va a enfrentar la aplicación de las Reglas de Rotterdam. También debe destacarse por su vital importancia práctica, aunque sea una materia al margen propiamente de la regulación del contrato de transporte marítimo, el estudio de la jurisdicción aplicable al nuevo Convenio y de cuya relevancia es buena muestra que esta parte de las Reglas de Rotterdam pueda ser objeto de ratificación separada del resto de la normativa (art. 91 en relación con los arts. 74 y 78 RR). Esta sistemática

clásica quizás haya propiciado que queden sin tratamiento específico algunos temas «horizontales» de indudable relieve, como por ejemplo, la conceptualización de «las partes ejecutantes del transporte» (art. 1.6.º RR), categoría novedosa alejada de las nociones de porteador contractual y porteador efectivo acuñadas en otras regulaciones del contrato de transporte, o el concepto de contrato de volumen (art. 80 RR) a la vista de su régimen especial, tendencialmente dispositivo y, por tanto, al margen de la regulación aplicable, con el peligro de «escape normativo» que ello puede conllevar en caso de que se haga una interpretación demasiado generosa del mismo. Son temas, como otros muchos, que deberán ser objeto de tratamiento en ulteriores trabajos que sobre las Reglas de Rotterdam se producirán en el futuro a la vista de los muchos interrogantes que plantean.

3. No hay duda que las Reglas de Rotterdam representan indudablemente un avance en la modernización del Derecho del transporte marítimo porque pretenden poner fin a la coexistencia de distintas normas de Derecho uniforme reguladoras del transporte marítimo. El objetivo de este nuevo Convenio es evidente: corregir el actual escenario marítimo internacional en el que conviven varios Convenios con reglas no coincidentes que impide la necesaria uniformidad reguladora de las condiciones de contratación del transporte marítimo. La promulgación de una norma internacional que corrija esta situación ha sido un objetivo sumamente aspirado desde hace tiempo. La aplicación de las Reglas de La Haya de 1924 en una serie de países, junto al sometimiento de otros a las Reglas de La Haya-Visby con sus Protocolos Modificativos de 1968 y 1979, sin olvidar que en otros, aun de menor relieve, rigen las más modernas Reglas de Hamburgo de 1978, no sólo ponen de manifiesto el problema existente en la regulación del transporte internacional de mercancías por mar, sino que justifican sobradamente los grandes esfuerzos emprendidos para superar esta anómala e ineficiente situación normativa. En este sentido las Reglas de Rotterdam deben ser recibidas con satisfacción porque proporcionan una solución a este delicado problema. La decidida apuesta por alcanzar la ansiada uniformidad normativa se aprecia claramente en su art. 89 RR cuando declara que la aceptación o ratificación de este Convenio por un país supondrá automáticamente la denuncia del resto de Convenios reguladores del transporte marítimo existentes, pues de este modo se irá propiciando la paulatina desaparición de los anteriores Convenios reguladores del transporte, conforme se vaya produciendo la ratificación de las Reglas de Rotterdam.

4. Sin perjuicio del análisis pormenorizado contenido en la obra que en ningún caso se pretende ahora anticipar, conviene en cualquier caso poner de relieve como característica principal de esta nueva regulación que ha tratado de compendiar un régimen más completo y exhaustivo que el que revestían sus antecesores. En efecto, las Reglas de Rotterdam no sólo regulan el régimen de responsabilidad del porteador marítimo, elemento básico en todos los convenios reguladores del transporte marítimo, sino que también contemplan otros aspectos que no habían sido habitualmente objeto de tratamiento, o si lo habían sido, de forma muy simple o abreviada. Así, las Reglas de Rotterdam consagran de forma expresa las obligaciones de las partes que participan en el contrato de transporte marítimo (arts. 11-16; arts. 27-34), las características y funciones de los documentos de transporte (arts. 35-41; arts. 50-56), las peculiaridades de los transportes en contenedor, el régimen de la transferencia de dere-

chos reales sobre las mercancías (arts. 57-58), entre otros muchos aspectos que hasta ahora habían quedado al margen de la regulación de los textos internacionales en materia de contratación de transporte marítimo. Esta orientación es una decisión que debe valorarse de forma muy positiva porque articula de modo mucho más sistemático los derechos y obligaciones que se derivan del contrato de transporte marítimo. Sin embargo, la técnica legislativa empleada no puede elogiarse igualmente porque el grado de complejidad que revisten muchos de estos novedosos tratamientos puede traer consigo más dudas interpretativas que soluciones fiables incontestables.

Además de ese carácter exhaustivo o, por lo menos, de mayor perímetro regulador, las Reglas de Rotterdam también destacan por su carácter innovador. Es de justicia reconocer que incorporan tratamientos novedosos que pueden servir para resolver situaciones que en la situación actual no tenían una solución clara. En este sentido acoge una concepción del transporte de mayor alcance que la estrictamente marítima al regular el transporte *door to door* y, por tanto, superar el tradicional seccionamiento del transporte. También proporciona una regulación más depurada y esclarecedora en el espinoso tema de definir quiénes revisten la condición de sujetos intervinientes en el transporte al eliminar la categoría de porteador efectivo y sustituirla por la más amplia referencia a las partes ejecutantes del transporte, que engloba a todos los intervinientes en la ejecución del envío, con independencia de que su actividad forme parte o no estrictamente del contenido de la obligación de transporte. Igualmente supone un avance uniformizador indudable, en consonancia con la regulación del transporte por otros medios, el que se haya suprimido la falta náutica como causa específica de exoneración de responsabilidad del porteador, que había tenido su explicación histórica pero cuyo mantenimiento hoy en día constituye un resabio del pasado carente de toda justificación. Por último, aunque habría muchos otros aspectos dignos de mención, cabría ser destacada la regulación dispensada a la hora de determinar la jurisdicción competente encargada de aplicar la normativa propia de las Reglas de Rotterdam, porque lo ha establecido de tal forma que facilita el acceso a los tribunales de los perjudicados en el transporte marítimo.

5. Los importantes avances que las Reglas de Rotterdam traen consigo no deben, sin embargo, ocultar las deficiencias que presenta esta nueva normativa y que pueden tener un efecto muy negativo en su aplicación práctica por las dificultades de interpretación que suscitan muchos de sus preceptos. Especialmente problemático es el modo en que se regula el régimen de responsabilidad del porteador marítimo (arts. 17-23), que en lugar de consagrarse a través de un principio general claro y delimitado, se expone de forma alambicada y excesivamente descriptiva, sin llegar a precisar debidamente las condiciones y requisitos tanto materiales como probatorios que deben concurrir para que el porteador marítimo pueda ser hecho responsable o exonerado de los daños sufridos por las mercancías durante el transporte. La deficiente forma de delimitación de dicha responsabilidad va a suponer a buen seguro un caudal de problemas a la hora de interpretar en cada caso la posible responsabilidad de los porteadores marítimos. Otro aspecto sumamente criticable de las Reglas de Rotterdam es la laxitud otorgada a la noción de «contratos de volumen», entendidos como fórmulas contractuales que pueden servir para acoger aquellos fenómenos de transporte marítimo en los que las partes pactan la realización de transportes marítimos durante un determinado tiempo, porque tales contratos quedan excluidos del ré-

gimen de responsabilidad aplicable imperativamente a los portadores marítimos. El problema reside en que la propia imprecisión de la noción de contratos de volumen puede ser utilizada para tratar de conseguir que el mayor número posible de transportes marítimos puedan ser considerados como tales con la grave consecuencia que ello puede suponer ya que puede vaciar parcialmente de aplicación las Reglas de Rotterdam.

6. De cualquier forma, el gran interrogante que hoy en día plantean las Reglas de Rotterdam es si en un futuro inmediato van a convertirse en la normativa reguladora internacional del transporte marítimo de mercancías o, por el contrario, van a erigirse en un nuevo ejemplo infructuoso de regulación uniforme que no llega a culminar su objetivo. Como es de sobra sabido, en las últimas décadas se han producido en el ámbito del Derecho del transporte marítimo internacional varias tentativas de esta naturaleza que no han cristalizado. En esta ocasión, como aspecto singular conviene subrayar que a diferencia de otros intentos, en éste EEUU ha mostrado un manifiesto apoyo a la redacción y aprobación de esta norma, lo que puede constituir por sí solo un respaldo decisivo a la ratificación generalizada de las Reglas de Rotterdam y, en tal caso, a su próxima entrada en vigor. También juega a favor de la entrada en vigor del Convenio que existe un consenso internacional en admitir que la situación actual de la regulación de los contratos de transporte marítimo internacionales no puede continuar así, puesto que la coexistencia de varias normas internacionales propicia tratamientos dispares para hechos similares, lo que conculca cualquier postulado de justicia contractual internacional. Quizás sea el momento de que la comunidad internacional tenga que reconocer que ante las enormes dificultades existentes para lograr un texto que concite suficiente consenso internacional y a la vez tenga la técnica legislativa requerida, sea necesario optar por las Reglas de Rotterdam. Una normativa no muy depurada técnicamente hablando, llena de formulaciones algo imprecisas resultado de las continuas transacciones de los delegados de los distintos países, pero que contiene tratamientos innovadores en algunos aspectos que permiten no sólo resolver siquiera parcialmente los problemas del transporte marítimo moderno, sino que aportan avances significativos en este ámbito. Sólo cuando resulte aplicable podrán confirmarse los vaticinios de uno u otro signo que están rodeando a esta discutida y a su vez ansiada nueva normativa internacional.

7. Para finalizar esta breve exposición debe subrayarse que la realización de esta obra ha sido posible por la excelente disposición mostrada por todos los autores que han intervenido en su elaboración. Llevar a cabo trabajos de esta naturaleza no resulta sencillo por los múltiples compromisos editoriales que cada vez con más frecuencia asumimos los profesores universitarios. A nuestro alrededor no faltan los trabajos colectivos proyectados que finalmente «naufrogan» y no llegan a ser publicados porque algunos de sus intervinientes no cumplen sus compromisos dejando inacabada la tarea asumida y colocando a los demás autores en una difícil tesitura. Por ello no puedo más que agradecer vivamente a todos los autores su compromiso y empeño en conseguir que la obra saliera a la luz empleándose para ello a fondo y entregando sus originales puntualmente. Justo un año después de la rúbrica en Rotterdam del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, el libro dedicado a su estudio está a punto de ser publicado con el objeto de convertirse en una «guía» inicial dirigida a conocer

el contenido y los entresijos de esta nueva regulación internacional. El objetivo con el que la obra se concibió es, en suma, que los estudiosos del derecho del transporte marítimo de nuestro país y de los países latinoamericanos tengan ante sí una primera orientación sobre el nuevo Convenio que sirva de referencia inicial para su interpretación y para los posteriores estudios que a buen seguro tendrán lugar próximamente sobre esta materia. Esperemos que este objetivo se haya conseguido y el esfuerzo colectivo empeñado en la obra haya merecido la pena.

No quisiera acabar esta presentación sin agradecer a la Editorial Marcial Pons el haber aceptado publicar este trabajo colectivo. Su «sensibilidad» por los estudios relacionados con el Derecho del transporte se refleja claramente en la larga lista de obras, monografías y publicaciones que está editando en los últimos tiempos y en cuya línea se inscribe este trabajo sobre las Reglas de Rotterdam que ojalá tenga tan buena acogida entre los lectores interesados en estas materias como el resto de obras anteriormente publicadas en esta misma colección.

En Donostia-San Sebastián, a 23 de septiembre de 2010

Alberto EMPARANZA SOBEJANO
Catedrático de Derecho Mercantil
Universidad del País Vasco (UPV/EHU)

ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL CONVENIO

Nieves LOPEZ SANTANA
Prof. Titular de Derecho Mercantil
Universidad de Sevilla

SUMARIO: I. CUESTIONES INTRODUCTORIAS: LA GÉNESIS DEL CONVENIO Y LAS OSCILACIONES EN TORNO A SU ALCANCE.—II. ÁMBITO DE APLICACIÓN GENERAL: LA BÚSQUEDA DEL EQUILIBRIO ENTRE LA MULTIMODALIDAD Y LA PREVALENCIA DEL TRAYECTO POR MAR.—1. Descripción.—2. Análisis comparativo con las Reglas de La Haya y las de Hamburgo.—3. Debates planteados.—4. Valoración crítica.—III. EXCLUSIONES ESPECÍFICAS Y PROTECCIÓN DE TERCEROS.—IV. AUTONOMÍA CONTRACTUAL.—BIBLIOGRAFÍA.

I. CUESTIONES INTRODUCTORIAS: LA GÉNESIS DEL CONVENIO Y LAS OSCILACIONES EN TORNO A SU ALCANCE

Una de las principales novedades del nuevo convenio regulador de los transportes marítimos de mercancías, y sin duda una de las de mayor trascendencia, se centra en la amplitud de su ámbito objetivo de aplicación. Ello se deduce de su propia denominación oficial: «Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo». Y es que el texto pretende abarcar la regulación global de las operaciones internacionales de transporte marítimo de mercancías con independencia de la amplitud con que se concierten, incluso, cuando por el lugar de recepción y/o entrega acordados, antes y/o después del trayecto por mar, las mercancías deban igualmente ser trasladadas por tramos interiores.

Para explicar cómo se llega a esta determinación sobre el ámbito objetivo de aplicación del convenio resulta necesario remontarse a la génesis del texto, por cuanto que las dudas sobre la conveniencia de crear un nuevo instrumento internacional regulador de los transportes marítimos de mercancías van inextricablemente unidas a las oscilaciones en torno a su alcance, pudiéndose incluso afirmar que es la concreción de la segunda de las cuestiones indicadas, en el sentido ya descrito, lo que despeja definitivamente las referidas dudas sobre la primera.

En concreto, en 1996, en su vigésimo noveno período de sesiones, la Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional —en adelante, CNUDMI— admitió estudiar la propuesta de incluir en su programa de trabajo la labor de examinar las prácticas y leyes vigentes en el sector de los transportes marítimos de mercancías, con miras a intentar lograr una mayor uniformidad¹. No obstante, tras el escaso éxito obtenido por las «Reglas de Hamburgo»², superadoras de muchas de las deficiencias de las «Reglas de La Haya»³, no puede tampoco sorprender que, en un principio, dicha propuesta levantase ciertos recelos, al existir el temor de crear un tercer instrumento en discordia.

No se puede desconocer que la privilegiada posición que las Reglas de La Haya otorgan a los porteadores marítimos fue la principal causa del escaso éxito de las Reglas de Hamburgo⁴, que, pese a su superioridad técnica, precisamente por establecer un mayor equilibrio entre las partes contratantes⁵, finalmente resultaron ratificadas por Estados de escaso peso específico en el sector de los transportes marítimos⁶; y así, de forma contraria al propósito con el que fueron creadas, las Reglas de Hamburgo vinieron a aumentar la falta de uniformidad en la regulación internacional de los transportes marítimos de mercancías⁷ que ya, por entonces, existía por las distintas versiones vigentes de las Reglas de La Haya⁸.

¹ Vid. el informe de la CNUDMI sobre la labor realizada en su 29.º período de sesiones, *Documentos oficiales de la Asamblea General, Quincuagésimo primer período de sesiones*, Suplemento núm. 17, A/51/17, párrs. 210 a 214.

² Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, aprobado en Hamburgo, los días 6 a 31 de marzo de 1978.

³ Como es sabido, ésta es la forma habitual de denominar al Convenio de Bruselas, de 25 de agosto de 1924, para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque (Instrumento de ratificación de 2 de junio de 1930, *Gaceta*, núm. 212, de 31 de julio), por cuanto que dicho instrumento fue el que otorgó cobertura legal a las mencionadas Reglas de La Haya, inicialmente elaboradas en forma de conocimiento-tipo y aprobadas en la Conferencia que tuvo lugar en La Haya del 30 de agosto al 3 de septiembre de 1921, que incorporó con muy escasas modificaciones.

⁴ Con mayor detenimiento, por todos, vid. N. LÓPEZ SANTANA, «Las operaciones de puerta a puerta en el Convenio de Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo. Cuestiones de responsabilidad», *RDT*, núm. 1, 2008, pp. 295 a 355, especialmente, pp. 298 a 300.

⁵ Para un análisis comparativo del régimen de responsabilidad del porteador establecido en ambos instrumentos, entre otros muchos, vid. F. SÁNCHEZ CALERO, *Las Reglas de Hamburgo sobre el contrato de transporte marítimo de mercancías. Una valoración crítica*, Madrid, 1981, pp. 26 a 34; J. HERNÁNDEZ MARTÍ, *El contrato de transporte marítimo de mercancías*, Valencia, 1984, pp. 141 a 165; S. M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Milano, 1988, pp. 186 a 190; J. A. RUEDA MARTÍNEZ, «La limitación de la responsabilidad del porteador en el transporte marítimo de mercancías», *ADM*, VIII, 1990, pp. 19 a 81, especialmente, pp. 43 a 50; R. ILLESCAS ORTIZ, «Las Reglas de Hamburgo (Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978)», en AAVV, Agustín MADRID PARRA (coord.), *Derecho uniforme del transporte internacional*, Madrid, 1998, pp. 67 a 77, *passim*, y R. ESPINOSA CALABUIG, *El contrato internacional de transporte marítimo de mercancías: cuestiones de ley aplicable*, Granada, 1999, pp. 43 a 58.

⁶ En este sentido, entre otros, vid. F. SÁNCHEZ CALERO, *El contratote transporte marítimo de mercancías. Reglas de La Haya-Visby*, Navarra, 2000, p. 60.

⁷ Acerca de los inconvenientes suscitados ante la convivencia de las Reglas de Hamburgo y las Reglas de La Haya, por todos, vid. F. SÁNCHEZ CALERO, *op. ult. cit.*, p. 51; J. J. ÁLVAREZ RUBIO, *Las cláusulas paramount: autonomía de la voluntad y selección del derecho aplicable en el transporte marítimo internacional*, Madrid, 1997, pp. 50 y ss., y R. ESPINOSA CALABUIG, *El contrato...*, *op. cit.*, pp. 25 y ss.

⁸ Y es que aunque desde un primer momento las Reglas de La Haya obtuvieron una aceptación generalizada, circunstancias tales como la ambigüedad de muchas de sus disposiciones o, sobre todo, su fragmentaria e incompleta regulación (señaladas, entre otros, por J. A. GÓMEZ SEGADÉ, «El transporte

Con estos antecedentes, en efecto, resulta cuando menos difícil asegurar que un nuevo convenio consiga mejorar la situación descrita. Por el contrario, si no obtiene un número elevado de ratificaciones, podría incluso derivar en un aumento de las normas internacionales confluyentes en la materia. No obstante, ante la constatación de que existen aspectos del transporte marítimo de mercaderías —como el funcionamiento de los conocimientos de embarque y las cartas de porte marítimo, su relación con los derechos y las obligaciones entre el comprador y el vendedor de las mercancías, la posición jurídica de las entidades que financian a una de las partes del contrato de transporte, o las aplicaciones jurídicas de las nuevas tecnologías— no regulados, ni en las Reglas de La Haya, ni en las de Hamburgo, los justificados recelos sobre la conveniencia de crear un nuevo instrumento en este ámbito fueron inicialmente salvados pensando que el nuevo texto podría centrarse en la regulación de dichos aspectos, sin tener así por qué entrar en la controvertida cuestión de la responsabilidad del porteador⁹.

La respuesta de la CNUDMI consistió en encargar a la Secretaría la labor de coordinar la recopilación de información, ideas y opiniones sobre los problemas de la práctica, así como las posibles soluciones, debiendo consultar para ello, no sólo a los Gobiernos, sino también a las diversas organizaciones internacionales representativas de los sectores comerciales del ramo del transporte marítimo de mercancías¹⁰. Entre dichas organizaciones, el Comité Marítimo Internacional (en adelante, CMI), desde el principio, adoptó un papel activo —que hizo explícito ante la Comisión en su trigésimo primer período de sesiones—¹¹, llegando incluso a nombrar, posteriormente, un concreto subcomité al efecto¹².

Ya en el desarrollo de la referida tarea recopilatoria, no sólo los sectores comerciales interesados mostraron un gran entusiasmo, sino que, además, se comprobaron importantes convergencias en las prácticas de los distintos Estados. De esta forma,

marítimo de mercaderías: de las Reglas de La Haya a las Reglas de Hamburgo», *RDM*, núm. 156, 1980, pp. 221 a 244, especialmente, pp. 25 a 228; y F. SÁNCHEZ CALERO, *El contrato de transporte...*, p. 42) hicieron que muy pronto se manifestase la necesidad de reformarlas. Dicha reforma se produjo en virtud de dos Protocolos, de 23 de febrero de 1968 —denominado «Reglas de Visby»— y de 21 de diciembre de 1979, que, no obstante, no derogaron la versión originaria del Convenio de Bruselas, sino que, por el contrario, quedaron directamente abiertos a la firma de las partes del mismo (*vid.* arts. 10 del Protocolo del 68 y 5 del Protocolo del 79), al tiempo que, para lograr una mayor difusión de dicho texto, se estableció que la ratificación de cualquiera de los mencionado Protocolos por los demás Estados se consideraría, a su vez, como una ratificación del Convenio (*vid.* arts. 1 y 12 del Protocolo de 1968, así como 6 y 7 del de 1979). A partir de entonces, mientras que en algunos Estados las Reglas de La Haya continuaron en vigor en su versión originaria, es decir, tal y como en un primer momento fueron refrendadas por el Convenio de Bruselas; en otros, en cambio, pasaron a regir en su versión modificada sólo por el Protocolo de Visby —las conocidas como Reglas de La Haya-Visby— o por éste y el Protocolo del 79, en caso de haber ratificado ambos.

⁹ *Vid.* el Informe de la CNUDMI sobre la labor de su 29.º período de sesiones, *Documentos oficiales de la Asamblea General, Quincuagésimo primer período de sesiones*, Suplemento núm. 17, A/51/17, párr. 214.

¹⁰ *Ibid.*, párr. 215.

¹¹ *Vid.* el Informe de la CNUDMI sobre la labor realizada en su 31.º período de sesiones, *Documentos oficiales de la Asamblea General, Quincuagésimo tercer período de sesiones*, suplemento núm. 17, A/53/17, en concreto, sobre el interés mostrado por el CMI, párrs. 264 a 266.

¹² El germen de esta iniciativa se encuentra en el Informe que, el 19 de abril de 1998, publicó el Comité Directivo que el propio Consejo Ejecutivo del CMI estableció para la coordinación y dirección de las tareas asumidas en este punto (*CMI Year Book*, pp. 108 a 117).

fue desapareciendo el temor de que un nuevo convenio en este ámbito pudiera no alcanzar las suficientes adhesiones, consolidándose, a su vez, la opinión de que la idea inicial, de limitarlo a la regulación de los aspectos hasta el momento no contemplados en los acuerdos internacionales vigentes, debería ampliarse y trabajar en la creación de un instrumento regulador del transporte marítimo de mercancías en su totalidad, incluidas las cuestiones de responsabilidad.

De todo ello fue informada la Comisión en su trigésimo segundo período de sesiones¹³, celebrado en 1999, y, con base en la referida investigación y en las conclusiones en ella obtenidas, el Secretario General elaboró posteriormente un Informe sobre la posible labor futura en el marco del Derecho del transporte¹⁴ que, en el año 2000, fue elevado a la Comisión en el período de sesiones siguiente. En el citado informe se expuso también que en el curso de las investigaciones efectuadas por el subcomité del CMI se había observado que, en la práctica, es muy frecuente que la recepción y entrega de las mercancías no coincidan con su carga y descarga del buque. Incluso, a menudo, antes y/o después del tramo marítimo, las mercancías son trasladadas por medios de transporte interior para completar el trayecto globalmente concertado. Sobre todo ello es muy habitual cuando la mercancía se transporta en contenedores, que además facilitan la transferencia de la carga de un medio de transporte a otro¹⁵, y que, en la actualidad, es prácticamente lo que siempre ocurre en el tráfico de carga general.

Ciertamente, cuando la mercancía viaja «contenedorizada» su recepción y/o entrega suele pactarse en las terminales de contenedores situadas en el interior de los puertos de origen y destino, o incluso fuera del puerto, en los denominados depósitos en tierra de contenedores o en las propias fábricas y almacenes de los cargadores y consignatarios. De ahí que se sugiriese igualmente estudiar la posibilidad de que el ámbito del nuevo convenio fuese el más amplio posible, abarcando incluso las denominadas «operaciones de puerta a puerta». Éstas se caracterizan y definen porque la recepción y entrega de la carga se convienen realizar en la fábrica del cargador y el almacén del consignatario, respectivamente, con lo que las mercancías deben igualmente ser trasladadas por tramos interiores. Y es que, además, en estos casos, cuando para la ejecución del trayecto acordado se hace necesario utilizar distintos modos de transporte, se puso de manifiesto que se habían observado importantes lagunas entre los regímenes imperativamente aplicables a cada uno de ellos, resultando así conveniente que la totalidad del desplazamiento de la carga pueda articularse a través de un único contrato dotado de una regulación global y completa¹⁶.

¹³ Vid. el Informe sobre el mismo, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, Quincuagésimo cuarto período de sesiones*, Suplemento núm. 17, A/54/17, párrs. 413 a 418.

¹⁴ A/CN.9/476.

¹⁵ En este sentido, entre otros, *vid.* A. SÁNCHEZ ANDRÉS, «El transporte combinado de mercancías», *RDM*, núms. 135-136, 1975, pp. 49 a 89, especialmente p. 53; y más recientemente por J. M.^a ALCÁNTARA, «La falta de uniformidad actual en la regulación del transporte de mercancías por mar y del transporte multimodal», *DN*, núm. 117, 2000, pp. 1 a 10, especialmente, p. 9; F. C. LÓPEZ RUEDA, *El régimen jurídico del transporte multimodal*, Madrid, 2000, p. 141; y J. PULGAR EZQUERRA, «Especialidades del transporte de mercancías en contenedores», *RDM*, núm. 247, enero-marzo de 2003, pp. 37 a 73, especialmente pp. 38 y 40.

¹⁶ A/CN.9/476, párr. 54.

Todas estas observaciones fueron atentamente escuchadas y acogidas con beneplácito por la Comisión¹⁷, que solicitó a la Secretaría que siguiera cooperando activamente con el CMI con miras a presentar, en el siguiente período de sesiones, un informe en el que quedasen precisadas las cuestiones relativas al transporte marítimo de mercancías en las que debieran centrarse los trabajos, apuntándose también, en la medida de lo posible, las distintas soluciones viables¹⁸.

De acuerdo con lo indicado por la Comisión, el subcomité del CMI se reunió hasta cuatro veces durante el año 2000 para examinar el alcance y las posibles soluciones de fondo de un futuro instrumento sobre el derecho del transporte; y el Secretario General, de nuevo, elaboró un ulterior informe sobre la posible labor futura en dicho ámbito¹⁹, que, conforme a lo previsto, fue presentado a la Comisión en su trigésimo cuarto período de sesiones. En el citado informe se volvió a reiterar que el nuevo convenio debería regular todas las posibles cuestiones de responsabilidad. Entre ellas, como cuestión básica, la determinación del período de responsabilidad del porteador, apuntándose, como una de las opciones que mayor acogida había recibido, la posibilidad de prolongarlo para abarcar todo el tiempo durante el cual las mercancías se encuentren directa o indirectamente bajo la custodia de dicho sujeto, con independencia de que aún no haya comenzado o de que, por el contrario, haya finalizado ya su traslado marítimo²⁰. Igualmente se informó que el CMI continuaba avanzando en la elaboración de posibles soluciones, que a finales del mismo año, el 2001, podría recopilar en un texto preliminar que sería presentado por la Secretaría a la Comisión.

Tras varios debates, la Comisión admitió que el texto incluyera cuestiones de responsabilidad y, a sugerencia de la Secretaría, decidió nombrar en su seno un concreto grupo de trabajo, el Grupo de Trabajo III, denominado «Grupo de Trabajo sobre el Derecho del Transporte», para el examen del referido texto recopilatorio, indicando igualmente que, si bien las consideraciones de dicho Grupo de Trabajo deberían abarcar inicialmente a las operaciones de transporte marítimo en el ámbito de «puerto a puerto», le otorgaba libertad para extender el estudio al ámbito de «puerta a puerta» o, al menos, a determinados aspectos de dichas operaciones²¹.

El Grupo de Trabajo III, sobre el Derecho del Transporte, tuvo ante sí, en su noveno período de sesiones, el Anteproyecto de Instrumento sobre el transporte marítimo de mercancías que, conforme a lo anunciado, había elaborado el CMI²². El referido Anteproyecto contemplaba una regulación global del transporte marítimo de mercancías. Incluía todos los aspectos relativos a la responsabilidad del porteador, así como de sus mandatarios y subcontratistas independientes; y trataba de abarcar

¹⁷ Vid. el informe de la CNUDMI sobre la labor realizada en su 33.º período de sesiones, *Documentos oficiales de la Asamblea General, Quincuagésimo quinto período de sesiones*, Suplemento núm. 17, A/55/17, párrs. 423 y ss.

¹⁸ Cfr. *ibid.*, párr. 427 *in fine*.

¹⁹ A/CN.9/497.

²⁰ *Ibid.*, párr. 26.

²¹ Vid. el Informe de la CNUDMI sobre la labor realizada en su 34.º período de sesiones, *Documentos oficiales de la Asamblea General, Quincuagésimo sexto período de sesiones*, Suplemento núm. 17, A/56/17, párrs. 319 a 345.

²² A/CN.9/WG.III/WP.21.

la regulación global de todos los contratos internacionales de transporte marítimo de mercancías, incluidos los concertados en el ámbito de puerta a puerta, apuntando las posibles soluciones a las cuestiones planteadas, en forma de proyectos de artículos, acompañados, cada uno de ellos, de notas aclaratorias de las decisiones adoptadas, así como de las discusiones previas y las demás posibles opciones.

Como era de esperar, uno de los puntos centrales de los primeros debates planteados en torno al Anteproyecto citado se centró en la determinación de su alcance. Fueron varios los argumentos aducidos, durante el noveno período de sesiones del Grupo de Trabajo III, en apoyo de restringir su aplicación al ámbito de puerto a puerto²³. Para empezar, no todas las operaciones de transporte marítimo de mercancías mediante contenedores en las que se utilizan medios de transporte interior para completar el traslado de la carga acordado abarcan el ámbito de puerta a puerta. Y es que, en este contexto, el término «puerta» viene referido a los titulares de la mercancía, con lo que ni siquiera cuando la recepción y entrega de la carga se convienen efectuar en los depósitos de contenedores, que suelen estar regentados por el porteador o, a lo sumo, por alguno de sus colaboradores independientes, la operación puede calificarse de «puerta a puerta»²⁴. No obstante, también es cierto que en el transporte por contenedores es cada vez más frecuente que el traslado marítimo de la mercancía se encuadre en una operación global que, al menos, desde la perspectiva del usuario final del servicio de transporte, sí abarca dicha amplitud²⁵.

La proliferación del comercio marítimo por contenedores ha dado lugar a que aumenten las operaciones negociadas a través de transitarios o a través de empresas porteadoras no explotadoras de buques, que, entre otras funciones, se encargan de agrupar y embalar las mercancías²⁶, y que aun cuando suelen subcontratar, a su vez, con navieras portacontenedores, el traslado de la carga durante el tramo marítimo del trayecto global en un ámbito de puerto a puerto o de depósito en tierra a depósito en tierra, el cliente no podrá volver a verificar la mercancía hasta el lugar convenido de su recinto comercial²⁷. Para él se tratará así de una operación de puerta a puerta, resultando por ello artificial, cuando menos, limitar la reglamentación legislativa del transporte por debajo de dichos contornos. Esto, a su vez, pone de manifiesto cómo la «contenedorización» de la carga, junto a otros factores, como la progresiva liberalización de los mercados de transportes europeos, así como la desaparición de los contingentes y demás barreras nacionales, ha dado lugar a un notable incremento de la competitividad en el mercado de transportes, que impone a los porteadores en general, pero muy particularmente a los anquilosados porteadores marítimos, la necesidad de renovarse si quieren seguir manteniendo una posición relevante²⁸.

²³ Vid., a título de ejemplo, las observaciones efectuadas en dicho sentido por la Comisión Económica para Europa —en adelante, CEPE— y la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo —en adelante, UNCTAD—, A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1, pp. 7, 8, 10 y 11.

²⁴ Cfr. N. LÓPEZ SANTANA, «Las operaciones de puerta a puerta...», *op. cit.*, p. 302.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ Al respecto, *vid.* lo indicado, entre otros, por J. PULGAR EZQUERRA, «Especialidades...», *op. cit.*, p. 38.

²⁷ Cfr. N. LÓPEZ SANTANA, «Las operaciones de puerta a puerta...», *op. cit.*, p. 303.

²⁸ En este sentido, *vid.*, por todos, A. RECALDE CASTELLS, *El conocimiento de embarque y otros documentos del transporte. Función representativa*, Madrid, 1992, pp. 337 y 338.