

TATIANA ARROYO VENDRELL

**EL CONTRATO DE TRANSPORTE  
INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS  
PUERTA A PUERTA EN LAS REGLAS  
DE ROTTERDAM**

**Cooperación y conflicto entre convenciones**

Prólogo de  
Rafael Illescas

Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES | SÃO PAULO

2015

# ÍNDICE

|                           | <u>Pág.</u> |
|---------------------------|-------------|
| <b>PRÓLOGO</b> .....      | 15          |
| <b>ABREVIATURAS</b> ..... | 19          |

## CAPÍTULO I MARCO GENERAL DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM

|   |    |
|---|----|
| I. EL DERECHO UNIFORME DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS .....   | 23 |
| II. ORIGEN Y TRABAJOS PREPARATORIOS DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM .....  | 29 |
| 1. Incipientes intentos por regular los documentos electrónicos de transporte, la colaboración del CMI en la Ley Modelo sobre Comercio Electrónico y la decisión de UNCITRAL sobre la futura labor en materia de transporte (1995-1996) ..... | 29 |
| 2. Los trabajos preparatorios del CMI (1995-2001) .....   | 38 |
| 2.1. Comité de Dirección del CMI y el núcleo de lagunas legales identificadas .....   | 38 |
| 2.2. Los Subcomités Internacionales y Grupos de Trabajo del CMI involucrados en esta labor .....  | 43 |
| 3. Del 29.º al 34.º período de sesiones de UNCITRAL (1996-2001) .....   | 47 |
| 4. La reapertura del Grupo de Trabajo III —Derecho del transporte— de UNCITRAL (2002-2008) .....  | 49 |
| III. LA ADOPCIÓN DE UN ENFOQUE COMERCIAL .....  | 52 |
| 1. De la tradición jurídica regulatoria de unos mínimos a una regulación más completa: tres ejemplos .....  | 55 |
| 1.1. Los documentos de transporte .....   | 56 |
| 1.2. <i>E-commerce</i> .....  | 62 |
| 1.3. Derecho de control.....  | 65 |
| 2. Los tres contratos de transportes de mercancías regulados en las Reglas de Rotterdam.....  | 70 |

|   | <u>Pág.</u> |
|---|-------------|
| IV. PRIMERAS REACCIONES DE LOS ESTADOS SOBRE LAS REGLAS DE ROTTERDAM..... | 76          |

## CAPÍTULO II

### **MARCO GENERAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PUERTA A PUERTA EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM**

|   |     |
|---|-----|
| I. LA TRANSCENDENCIA ECONÓMICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE POR MAR Y DEL CONTRATO DE TRANSPORTE PUERTA A PUERTA .....                              | 81  |
| II. LA TRANSCENDENCIA JURÍDICA DE LA UNIFICACIÓN DE LOS CONTRATOS PUERTA CON UN TRAMO MARÍTIMO INTERNACIONAL .....                                | 87  |
| III. LOS SEIS PILARES DEL RÉGIMEN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE PUERTA A PUERTA DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM: DELIMITACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO ..... | 91  |
| 1. La tipificación del contrato de transporte internacional puerta a puerta con un tramo marítimo internacional .....                             | 92  |
| 2. El régimen de responsabilidad del porteador por el transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar .....                            | 92  |
| 3. El conflicto entre convenciones en el ámbito de aplicación material ...  | 93  |
| 4. La función y finalidad del art. 26 RR y del art. 82 RR: cooperación y conflicto entre convenciones.....  | 95  |
| 5. La exclusión del ámbito de aplicación de las Reglas de Rotterdam de la parte ejecutante no marítima .....                                      | 97  |
| 6. La clasificación de los tipos de conflictos entre convenciones .....   | 97  |
| IV. PLAN DE TRABAJO: MÉTODO EMPLEADO Y ESTRUCTURA .....   | 98  |
| V. APROXIMACIONES TERMINOLÓGICAS .....  | 102 |
| 1. Modo de transporte .....   | 102 |
| 2. Transporte combinado, transporte multimodal y transporte intermodal.   | 104 |

## CAPÍTULO III

### **LAS PECULIARIDADES UNIMODALES DEL DERECHO UNIFORME DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL**

|   |     |
|---|-----|
| I. LA EVOLUCIÓN DEL DERECHO UNIFORME DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS .....   | 111 |
| 1. Introducción.....  | 111 |
| 2. Transporte ferroviario internacional .....   | 112 |
| 3. Transporte internacional por mar .....   | 118 |
| 4. Transporte aéreo internacional .....   | 130 |
| 5. Transporte internacional por carretera.....  | 138 |
| 6. Transporte internacional por vías de navegación interna .....  | 143 |
| II. RASGOS GENERALES DEL DERECHO UNIFORME DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS: ORÍGENES, DESARROLLO, PECULIARIDADES E INTERESES DISPARES ..... | 151 |

**CAPÍTULO IV**  
**EVOLUCIÓN Y ESTADO DEL FENÓMENO DE LA MULTIMODALIDAD**

|      |  |     |
|------|--|-----|
| I.   | LA EVOLUCIÓN EN EL PLANO TÉCNICO Y ORGANIZATIVO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS .....   | 157 |
| II.  | LA EVOLUCIÓN DEL CONCEPTO JURÍDICO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL .....   | 165 |
|      | 1. Introducción .....  | 165 |
|      | 2. Noción del porteador: el porteador sin vehículos propios para ejecutar el transporte .....  | 165 |
|      | 3. Evolución de la noción de contrato de transporte multimodal .....   | 166 |
|      | 3.1. Visión subjetiva del contrato .....   | 167 |
|      | 3.2. Visión objetiva-jurídica o fragmentaria del contrato .....  | 172 |
|      | 3.3. Visión unitaria del contrato .....  | 174 |
|      | 4. Notas básicas del régimen jurídico del contrato de transporte multimodal .....  | 180 |
|      | 4.1. Fundamento de la responsabilidad .....  | 180 |
|      | 4.2. Elección del sistema de responsabilidad .....   | 181 |
| III. | LAS TENTATIVAS DE UNIFICACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL Y LA PRÁCTICA COMERCIAL .....  | 188 |
|      | 1. Intentos fallidos de regular el contrato de transporte multimodal internacional .....   | 188 |
|      | 2. La práctica comercial .....   | 203 |
|      | 2.1. Las reglas uniformes y los contratos-tipo .....   | 203 |
|      | 2.2. Naturaleza jurídica y problemas en su aplicación .....  | 204 |
| IV.  | OTROS OBSTÁCULOS EN LA TAREA UNIFICADORA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL .....   | 207 |
|      | 1. Introducción .....  | 207 |
|      | 2. El conflicto entre convenciones y el carácter imperativo de las convenciones .....  | 208 |
|      | 2.1. Imperatividad e inderogabilidad de los convenios unimodales ..  | 208 |
|      | 2.2. El ámbito de aplicación material unimodal de los convenios unimodales .....   | 209 |
|      | 2.3. Los aspectos multimodales previstos en los convenios unimodales .....   | 210 |
|      | 2.4. La dificultad en la calificación de multimodales o no de los aspectos no estrictamente unimodales regulados en los convenios unimodales ..... | 211 |
|      | 2.5. La necesidad de estar a la interpretación uniforme de cada uno de los convenios unimodales .....  | 213 |
|      | 2.6. La imposibilidad de evitar el recurso a una norma de conflicto ..   | 214 |
|      | 3. Las peculiaridades de los convenios unimodales y el conflicto de intereses entre los diferentes agentes involucrados en el sector .....         | 214 |
| V.   | EL ESQUEMA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL: NOCIÓN-CONFLICTO-RÉGIMEN JURÍDICO .....  | 216 |

|   | <u>Pág.</u> |
|---|-------------|
| 1. La visión fragmentaria.....  | 216         |
| 2. La visión unitaria y de integración.....   | 217         |
| 3. La visión unitaria.....  | 218         |
| VI. EL ESQUEMA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE PUERTA A PUERTA EN LAS RR: NOCIÓN-CONFLICTO-RÉGIMEN JURÍDICO..... | 219         |

## CAPÍTULO V

### **LA TIPIFICACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE PUERTA A PUERTA EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM**

|   |     |
|---|-----|
| I. LOS TRABAJOS PREPARATORIOS Y EL DEBATE SOBRE LA OPCIÓN LEGISLATIVA ADOPTADA.....   | 223 |
| II. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LOS CONTRATOS PARCIALMENTE MARÍTIMOS O PUERTA A PUERTA CON UN TRAMO MARÍTIMO INTERNACIONAL.....                          | 226 |
| 1. Concepto de «contrato de transporte» .....   | 226 |
| 2. Elección de los modos de transporte.....   | 228 |
| 2.1. Elección expresa de los modos de transporte.....   | 229 |
| 2.2. La elección implícita de los modos de transporte .....   | 230 |
| 2.3. La sumisión voluntaria a las RR.....   | 232 |
| 3. El doble requisito de internacionalidad.....   | 233 |
| III. LA NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE PUERTA A PUERTA CON UN TRAMO MARÍTIMO INTERNACIONAL. ....  | 235 |
| 1. Distinción entre el concepto de contrato de transporte puerta a puerta con un tramo marítimo internacional y el concepto de contrato de transporte multimodal..... | 235 |
| 2. La parcialización de la multimodalidad y la renuncia a regular el contrato de transporte multimodal en ámbito internacional.....                                   | 236 |
| 3. La adopción de un enfoque «marítimo internacional plus» .....  | 238 |
| IV. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL LA LCTTM .....   | 241 |
| 1. Antes de la LCTTM.....   | 241 |
| 2. El contrato de transporte multimodal previsto en la LCTTM.....   | 243 |
| 2.1. El contrato de transporte «terrestre plus» o «más que terrestre».  | 243 |
| 2.2. Conflicto entre la LCTTM y las RR .....  | 248 |

## CAPÍTULO VI

### **EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR EL TRANSPORTE PRECEDENTE O SUBSIGUIENTE AL TRANSPORTE POR MAR**

|   |     |
|---|-----|
| I. LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN LOS CONTRATOS PUERTA A PUERTA DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM ..... | 253 |
| II. RAZONES DE LA ELECCIÓN DE UN SISTEMA DE RESPONSABILIDAD DE RED LIMITADO.....                      | 255 |

|  | <u>Pág.</u> |
|--|-------------|
| 1. Los modelos de sistema de responsabilidad descartados.....  | 255         |
| 2. La elección del tercer modelo .....   | 257         |
| III. FUNCIÓN Y FINALIDAD DEL ART. 26 RR .....  | 260         |
| 1. La fijación de unos <i>límites micro económicos</i> como función de norma sustantiva sin ser norma de conflicto .....       | 260         |
| 2. La cooperación entre convenciones presentes y futuras como finalidad de la norma .....                                      | 265         |
| IV. REQUISITOS DEL ART. 26 DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM.....   | 266         |
| 1. Localización del daño, de la pérdida en las mercancías o de la causación del retraso en su entrega .....                    | 267         |
| 2. La función de la técnica del contrato ficticio o emulado en la identificación del instrumento internacional aplicable ..... | 269         |
| 3. La exclusión del derecho nacional o interno .....   | 271         |
| 4. Instrumento internacional y su relación con el «segmento del transporte» .....  | 273         |
| 5. Normas parcialmente inderogables .....  | 275         |
| V. EL ALCANCE DE LA REMISIÓN AL OTRO INSTRUMENTO INTERNACIONAL .....   | 276         |
| VI. LAS CONSECUENCIAS DEL SISTEMA DE RESPONSABILIDAD DE RED LIMITADO DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM .....                          | 278         |
| VII. LA EFICACIA DEL ART. 26 DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM Y LA CARGA PROBATORIA.....   | 281         |

## CAPÍTULO VII

### **EL ART. 26 RR Y EL SUPUESTO CONFLICTO ENTRE CONVENCIONES EN EL ÁMBITO DE APLICACIÓN MATERIAL UNIMODAL DE LOS CONVENIOS UNIMODALES**

|  |     |
|--|-----|
| I. LAS SOMBRAS EN TORNO A LA FUNCIÓN DEL ART. 26 RR.....   | 283 |
| II. CONCEPCIONES CONTRAPUESTAS Y CONFUSIONES EN TORNO A LA NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL Y EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTADOR..... | 285 |
| 1. La superación definitiva de la visión fragmentaria .....  | 285 |
| 2. El recurso por parte de la jurisprudencia del derecho nacional o de los convenios internacionales unimodales .....  | 287 |
| 3. La elección del modelo de responsabilidad de red .....  | 287 |
| III. ÁMBITO DE APLICACIÓN MATERIAL DE LOS CONVENIOS UNIMODALES: CONTRATOS UNIMODALES DE TRANSPORTE .....   | 288 |
| IV. JURISPRUDENCIA Y DOCTRINA RELATIVA A LA INTERPRETACIÓN AMPLIA DEL ART. 1.1 CMR .....   | 294 |
| V. ARGUMENTOS EN CONTRA DE UNA INTERPRETACIÓN AMPLIA DEL ART.1.1 CMR.....  | 302 |

**CAPÍTULO VIII**  
**CONFLICTO ENTRE CONVENCIONES EN EL ÁMBITO**  
**DE APLICACIÓN MATERIAL MULTIMODAL O UNIMODAL PLUS**  
**DE LOS CONVENIOS UNIMODALES**

|      |  |     |
|------|--|-----|
| I.   | SOLAPAMIENTO DE NORMAS Y LA FUNCIÓN DE LAS NORMAS DE CONFLICTO .....   | 309 |
| II.  | EL ÁMBITO DE APLICACIÓN MATERIAL MULTIMODAL O UNIMODAL PLUS DE LOS CONVENIOS UNIMODALES .....  | 310 |
| III. | ART. 82 RR: NORMA DE CONFLICTO .....   | 312 |
|      | 1. Trabajos preparatorios.....   | 312 |
|      | 2. El contrato objeto de la norma de conflicto .....   | 318 |
|      | 3. Regla de la prioridad, las cuatro categorías de convenios unimodales vigentes y cuatro contratos de transporte multimodal o unimodal plus. ....                     | 320 |
| IV.  | CUADRO GENERAL DEL RADIO DE SOLAPAMIENTO DE NORMAS DEL ART. 82 .....   | 323 |
| V.   | CONTRATOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL O UNIMODAL PLUS DE LOS CONVENIOS UNIMODALES EN CONFLICTO CON LAS RR Y FUNCIONAMIENTO DE LA SOLUCIÓN PREVISTA EN EL ART. 82 RR. .... | 326 |
|      | 1. Art. 38 CM y art. 31 CV .....   | 326 |
|      | 1.1. El contrato de transporte combinado aéreo o «aéreo plus».....   | 326 |
|      | 1.2. Radio de solapamiento con el contrato de transporte puerta a puerta de las RR.....  | 327 |
|      | 1.3. La aplicación del art. 38 CM y del art. 31 CV: sistema de red con presunción <i>iuris tantum</i> .....  | 329 |
|      | 2. Art. 2 CMR .....  | 329 |
|      | 2.1. El contrato de transporte de superposición: «carretera rodada plus».....  | 329 |
|      | 2.1.1. El tráfico rodado: origen, propósito y contenido del art. 2 CMR.....  | 332 |
|      | 2.1.2. Requisitos del art. 2 CMR .....   | 336 |
|      | a) Un único contrato para el conjunto del transporte... ..   | 336 |
|      | b) Acuerdo expreso o tácito de la elección de los modos y la modificación de los modos de transporte inicialmente previstos en el contrato .....                       | 337 |
|      | c) Transporte por carretera y por otro modo de transporte .....  | 341 |
|      | d) Vehículo de carretera.....  | 341 |
|      | e) Sin ruptura de la carga .....   | 344 |
|      | 2.2. Radio de solapamiento con el contrato de transporte puerta a puerta de las RR.....  | 344 |
|      | 2.3. La aplicación del art. 2 CMR: sistema de responsabilidad de red. ....   | 346 |
|      | 2.3.1. El sistema de responsabilidad de red del art. 2 CMR.....  | 346 |
|      | 2.3.2. Posible remisión a las RR.....  | 355 |
|      | 3. Art. 1.4 CIM.....   | 355 |

|  | <u>Pág.</u> |
|--|-------------|
| 3.1. El contrato de transporte «ferroviario plus»: dos modalidades...                      | 355         |
| 3.2. Radio de solapamiento con el contrato de transporte puerta a<br>puerta de las RR..... | 361         |
| 3.3. La aplicación del CIM: sistema de absorción con excepciones...                        | 362         |
| 4. Art. 2.2 CMNI.....  | 363         |
| 4.1. El contrato de transporte por «vías de navegación interna plus».                      | 363         |
| 4.2. Radio de solapamiento con el contrato de transporte puerta a<br>puerta de las RR..... | 364         |
| 4.3. La aplicación CMNI: sistema de absorción.....   | 364         |

CAPÍTULO IX  
**CONFLICTO ENTRE CONVENCIONES EN EL ÁMBITO  
 DE APLICACIÓN SUBJETIVO**

|  |            |
|--|------------|
| I. PLATEAMIENTO GENERAL .....  | 365        |
| II. ELEMENTOS SUBJETIVOS.....  | 366        |
| 1. Definiciones contempladas en las RR .....   | 366        |
| 1.1. Porteador .....   | 366        |
| 1.2. Parte ejecutante.....   | 366        |
| 1.3. Parte ejecutante marítima.....  | 368        |
| 2. Parte ejecutante no marítima y el transportista de interior o terrestre...  | 371        |
| III. LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR Y DE LA PARTE EJECU-<br>TANTE MARÍTIMA Y LA EXCLUSIÓN DE LA PARTE EJECUTANTE<br>NO MARÍTIMA..... | 372        |
| <b>BIBLIOGRAFÍA Y JURISPRUDENCIA .....</b>   | <b>375</b> |



## PRÓLOGO

*Conocí a Tatiana Arroyo en Viena a comienzos de siglo —y milenio—. Se acababa por aquellos ya remotos días de constituir la delegación de España que habría de representar al Reino en los debates convocados para formular un nuevo régimen jurídico para el transporte marítimo internacional de mercancías. UNCITRAL/CNUDMI, esto es, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, había procedido a la convocatoria de la negociación siguiendo decisiones al respecto adoptadas por la Asamblea General del Organismo. Intentaba de tal modo sacar al comercio mundial del notable marasmo en el que una parte significativa e imprescindible de su régimen jurídico —el transporte marítimo— se encontraba; ello como consecuencia de la ya dilatada y perturbadora coexistencia por aquel entonces de la doble disciplina jurídica en vigor del mismo —las casi centenarias Reglas de La Haya de una parte y las Reglas de Hamburgo de otra—. Por demás, ampliamente contradictorias las unas y las otras.*

*La llevanza de las discusiones sobre el método de superación de tal marasmo fue encomendada por la UNCITRAL a su Grupo de trabajo III —Derecho del Transporte—. Este adoptó rápidamente dos decisiones preliminares: primera, la fórmula unificadora hábil a poner en práctica habría de consistir en la elaboración de un nuevo texto jurídico convencional superador del dualismo normativo predominante; segunda, la presidencia de las tareas formuladoras en cuestión debería de serme encomendada. Lo que aconteció después es de sobra conocido, así como lo es el resultado obtenido. No se trata de referirse a todo ello en estas líneas sino tan solo de colocar a nuestra autora en el concreto contexto del comienzo de su interés por las innovaciones jurídico-marítimas internacionales.*

*En efecto, a la primera ocasión que tuvo la hoy doctora —primera reunión que el Grupo celebró en la sede vienesa de la Comisión— se presentó a los integrantes de la delegación española para expresarles su residencia en Viena, su actividad profesional como abogada en un acreditado despacho de la vieja ciudad imperial y su curriculum basado en una licenciatura en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid, todo ello a la par que su deseo de colaborar en las tareas de la delegación negociadora. El invaluable programa Erasmus, su capacidad profesional y la fluidez de su lengua alemana la habían conducido hasta Viena y habían facilitado su enraizamiento allí. La delegación, que había*

*perdido uno de sus integrantes como efecto de mi presidencia, aceptó de buen grado su ofrecimiento y desde entonces y hasta que se firmaron en Rotterdam las Reglas en 2009 hizo de modo formal parte de ella ininterrumpidamente. La Spanish young lady, como era conocida entre el numeroso cuerpo de delegados nacionales, prestó a la delegación española y al Grupo de trabajo considerables y útiles servicios —desde ayuda lingüística y documental hasta su participación en el acreditado Grupo de redacción que se suele establecer cuando el instrumento negociado va alcanzando cuerpo suficiente—. Igualmente participó y activamente colaboró, por así decir, en los mejores cursos de doctorado y seminarios mercantiles que se imparten en el mundo: ello y no otra cosa son para cualquier joven jurista las sesiones de la CNUDMI. No solo fue adquiriendo relaciones y habilidades negociadoras sino, a mi entender, también incrementó su curiosidad científica y conocimientos así como cierta percepción práctica sobre una materia apenas desenvuelta en los programas universitarios de las Facultades jurídicas de las universidades españolas, cual es el Derecho marítimo y el del transporte internacional.*

*De ahí a pretender incorporarse al equipo del área de Derecho Mercantil de la Universidad Carlos III era solo una cuestión de tiempo y de elecciones personales: seguir en Viena o regresar a su Madrid natal, continuar con la abogacía o intentar una carrera académica. También lo era el iniciar la elaboración de una tesis doctoral sobre alguno de los innumerables aspectos del debate en el que había participado durante sus previos casi siete años. Optó por la fórmula de la repatriación y eso que la crisis económica y sus efectos en las universidades, madrileñas al menos, ya se notaba con intensidad incrementando notablemente las habituales dificultades para iniciar y recorrer una carrera universitaria. Dificultades que aún continúan.*

*Supongo que sus variados conocimientos y rico historial concordaron, en un caso más, con la actitud abierta hacia el talento que en el Departamento de Derecho Privado de la Carlos III, al menos en el área de Derecho Mercantil, siempre hemos mantenido desde los orígenes de la casa: nunca en efecto hemos practicado la denostada endogamia ni el provincianismo y prueba de ello es el origen académico tan diverso de los profesores que en los madrileños campus de Getafe, Colmenarejo y Puerta de Toledo enseñan hoy Derecho mercantil. La decisión de aceptar como doctoranda a Tatiana Arroyo se ha revelado con el paso de los años más que acertada. Hoy es una excelente profesora, aguda investigadora y eficaz organizadora. Así nuestra autora se ha unido al abundante número de jóvenes talentos que en sucesivos momentos y en tiempos difíciles se han venido incorporando al área mercantil en detrimento de otras variadas actividades jurídicas.*

*Hasta aquí nuestra autora. A partir de aquí, su obra; la obra prologada, claro está, puesto que junto a esta relevante monografía otras menos extensas merecerían igualmente ser presentadas al público.*

*En mi opinión, el lector sostiene en sus manos una clarificadora aportación, si no la más de las disponibles, sobre uno de los puntos más debatidos y peor comprendidos no solo de las Reglas de Rotterdam sino incluso de todo el Derecho del transporte internacional de mercancías: el denominado régimen del*

*transporte multimodal de mercancías. Su publicación, por demás, no puede ser más oportuna. Junto a las confusiones aludidas, el incremento en la frecuencia de la contratación de transportes multimodales viene siendo exponencial, derivado en muchos casos de la logística exigida por el cumplimiento de la obligación de entrega derivada de la contratación electrónica.*

*Y tal clarificación evocada —ello es muy significativo— se produce sin constituir el objeto directo del trabajo prologado la multimodalidad en el transporte de mercancías ni haber centrado nuestra autora su tarea en la consabida Convención Multimodal de UNCTAD de 1980, la cual no ha llegado nunca a entrar en vigor.*

*En efecto, partiendo de las Reglas de Rotterdam y tomando en consideración la concepción de uno de los tres contratos disciplinados por las mismas, como es el contrato de transporte de mercancías maritime plus o contrato de transporte más que marítimo —denominado de modo sencillo como contrato puerta a puerta—, nuestra autora construye una completa y exacta delimitación de lo que son los contratos de transporte internacional en los que el modo marítimo de trasladar sus objetos se complementa hasta alcanzar el destino final con uno o varios de los otros modos disponibles de traslado (terrestre, aéreo y fluvial). Al efecto, orienta sus tareas en dos direcciones diferenciadas: de una parte, el análisis pormenorizado de dos, un tanto aislados y distantes entre sí, artículos de las Reglas de Rotterdam —los arts. 26 y 82— cuyo funcionamiento como interfaces entre las propias Reglas y los restantes convenios unimodales de transporte internacional de mercancías nunca ha sido adecuadamente captado, al menos en España; de otra, el no menos pormenorizado análisis de los diferentes preceptos incluidos en los convenios unimodales aludidos que de uno u otro modo disciplinan lo que simplificadoramente pueden calificarse como los aspectos multimodales de los convenios unimodales.*

*Este es el espacio material de la investigación, y sobre tal terreno nuestra autora hace una fina tarea de delimitación, exégesis y sistematización. El resultado obtenido me atrevería a calificarlo como un trabajo coral en el que entran en juego la totalidad de los vigentes instrumentos internacionales disciplinadores del régimen uniforme de los diversos modos de transporte de mercancías. De manera precisa y con sólida argumentación positiva, doctrinal y jurisprudencial nuestra autora marca fronteras y establece senderos de cooperación entre unos y otros. Eso sí, como se ha dicho, su punto de partida y referencia está constituido por las Reglas de Rotterdam y su contrato de transporte puerta a puerta más que marítimo. Como señaló con insistencia el maestro Joaquín Garrigues, el Derecho es una cuestión de límites y tal pauta es aplicada en la monografía que se presenta con exactitud y rigor. También la autora aplica la argumentación de intereses o económica: en efecto, sus conclusiones de índole negativa sobre la siempre inconclusa disciplina uniforme del transporte multimodal son consecuencia de la observación atenta llevada a cabo sobre los intereses en presencia y su continuado rechazo a una norma artificiosa y dogmática sobre la materia, querida más por una pretendida armonía conceptual que por las necesidades de tráfico: no es posible, en los años corrientes, encontrar un límite único de responsabilidad del porteador compatible con todos los límites legales aplicables a cada uno de*

*los modos de transporte que pueden intervenir en el transporte multimodal. Por cómodo y atractivo que resulte el disfrute del límite compartido.*

*En su discurrir intelectual la obra, por otra parte, ensaya innovadora concepción: así, resultan en este sentido interesantes tanto la noción de la parcialización de la multimodalidad que utiliza cuanto la habitual trilogía metodológica basada en la combinación de noción, régimen y conflicto. Por demás, la autora se mueve con habilidad y fundamento a la hora de insistir en la continuada e inevitable interacción —relación dialéctica se dijo en su tiempo— entre sociedad y ley en el ámbito del Derecho privado, un ámbito mucho más flexible y abierto que el de su paralelo público. Ello no le ha debido de resultar difícil, supongo, tras los años de haberla presenciado en acción a lo largo de los debates del Grupo de Trabajo III de UNCITRAL en los que participaban con adversos puntos de vista, sostenidos con idéntica solvencia, los delegados de los Estados y los representantes de la sociedad civil y económica dispuestos todos, o casi todos, no obstante a la permeabilidad y el encuentro recíprocos.*

*En fin, un trabajo no solo coral, como se ha apuntado, sino también de criterio, de buen criterio en realidad. Tatiana Arroyo no hace un trabajo de mera erudición y descripción. Tampoco, como suele ser tan frecuente, se excede en antecedentes y evoluciones previas: encaminada muy directamente a los temas concluye siempre, elabora sus propias opiniones y por lo general las fundamenta de un modo rico y completo. Así se conduce con respecto a los ejes centrales de sus reflexiones: categóricamente, el art. 26 es en su opinión una norma de cooperación entre convenciones; por contra respecto del art. 82 afirma su condición de norma de conflicto. Es obvio, por demás, que no todos sus posicionamientos hayan de resultar compartidos por los lectores. Ya se sabe que en las profesiones jurídicas el derecho de defensa y la confrontación procesal mediatizan de modo amplio el respeto que en muchas ocasiones merecen las opiniones ajenas.*

*En suma, la prologada se trata de una aportación coral y de criterio decisiva en punto a determinar el exacto emplazamiento de las Reglas de Rotterdam y de los tres contratos que las mismas disciplinan en el muy concurrido universo de las distintas convenciones vigentes organizadoras de los diferentes transportes internacionales unimodales de mercancías. Al revés, como se diría en Italia, la eventual uniformidad del régimen de transporte multimodal queda rechazada. Ya lo indiqué inicialmente.*

*Concluyo este prólogo afirmando el carácter imprescindible del trabajo prologado en orden al exacto entendimiento de la materia objeto de estudio y sus aledaños y agradeciendo a su autora la iniciativa y el resultado obtenido.*

*En la primavera malagueña de 2015.*

Rafael ILLESCAS

## CAPÍTULO I

### MARCO GENERAL DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM

#### I. EL DERECHO UNIFORME DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

La relación entre el transporte y el comercio fue tan estrecha en sus orígenes que generó la disyuntiva de hacer confundir el uno con el otro (transporte y comercio) como si de una misma cosa se tratara. Históricamente, las principales operaciones comerciales traían su efecto de operaciones de traslado de mercancías, invitando a la confusión entre ambos. Pero la distinción entre comercio y transporte fue superada al entender que no todo el comercio es transporte, aunque el transporte sí es comercio: el traslado de bienes muebles de un lugar a otro es una actividad principal del comercio, pero junto al transporte existen una gran variedad de actividades comerciales distintas a aquel<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> El transporte de mercancías está ligado con el comercio, mas no puede ser identificado plenamente con este. Es cierto, que el vínculo existente entre ambos es estrecho. Pero la actividad del comercio va más allá de la distribución de bienes muebles. La confusión entre el comercio y el transporte procede de una parte de la doctrina clásica, superada hoy: *vid.* J. GARRIGUES, *Curso de Derecho Mercantil*, t. II, 8.ª ed., Madrid, Aguirre, 1983, p. 205; M. OLIVENCIA RUIZ, «La tarea unificadora en materia de transporte», en A. MADRID PARRA (coord.), *Derecho Uniforme del Transporte Internacional. Cuestiones de Actualidad*, Madrid, MacGraw Hill, 1998, p. 2; M.ª P. MARTÍN CASTRO, *El transporte multimodal: concepto y sujetos*, Cádiz, EDICIP, 2001, p. 17. Con posterioridad, la doctrina se ha centrado en destacar el carácter accesorio del contrato de transporte respecto del contrato de compraventa; relegando la importancia del transporte a la compraventa. En nuestra opinión, sin embargo, este rasgo accesorio predicado del contrato transporte en su relación con el contrato de compraventa, no hace perder al contrato de transporte ningún ápice de su significación económica. De hecho, el contrato de transporte no es en sentido estricto un contrato accesorio del contrato de compraventa. El contrato de transporte es en el plano jurídico un contrato independiente del contrato de compraventa. Estamos ante dos contratos que se complementan en el plano económico y lo hacen, además, de manera recíproca. Si en tiempos muchos más remotos, la buena fortuna de los comerciantes dependía en mayor medida del buen desarrollo de los transportes, en la actualidad sigue siendo elemento imprescindible para la ejecución del contrato de compraventa. Los tiempos han cambiado. Incluso los medios para la celebración de contratos han sufrido trascendentales mutaciones. Mas aún pudiendo comprar y vender géneros empleando medios electrónicos, con casi un solo clic, el transporte de las mercancías perdura irremediablemente como eje vital del comercio y no ha perdido atisbo de su sustancial valor para la economía. En la economía global en la que vivimos, los mercados son día tras día cada vez más abiertos, lo que incrementa el volumen de mercancías transportadas, sin ser obstáculo para ello el incremento de las distancias de los traslados. Si el comercio mundial es hoy lo que es, es debido a que entre otros factores, el sector del transporte ha

Esta distinción no resta transcendencia al transporte. De hecho, lo que ha permanecido inmutable es la función económica del transporte como instrumento para la distribución de productos manufacturados o semifabricados. A esta función económica del transporte se añade su rasgo internacional. La función económica del transporte no se encuentra rendida a los límites geográficos nacionales, por el contrario, el valor económico del transporte de mercancías despliega sus efectos en el traslado transfronterizo de bienes a mercados donde el producto tiene una mayor demanda, generando con motivo del traslado una revalorización del propio producto.

Estos dos rasgos del transporte —su función económica y su carácter internacional— han imperado desde los propios orígenes del transporte y así sigue siendo, sin que el transcurso de los siglos haya conseguido alterar la importancia del mismo.

No es por ello de extrañar, que sea de interés de cualquier Estado remover los obstáculos a la libre circulación de sus bienes muebles y promocionar así la incursión de sus productos en mercados extranjeros. Para darse cuenta de esta realidad solo hace falta observar, como las políticas regionales y mundiales del último medio siglo han centrado y siguen centrando gran parte de su labor en eliminar dichas barreras. Sin embargo, no es suficiente con medidas de orden público tendentes a eliminar las barreras a la circulación de bienes, a liberalizar los sectores del transporte o a crear o mejorar las infraestructuras de transportes, también resulta imprescindible promover instrumentos internacionales que regulen los aspectos jurídico-privados de los contratos de transporte.

En este sentido, la unificación del transporte internacional de mercancías, entendida como la armonización de las normas legales internacionales del transporte internacional de mercancías, tiene mucho que aportar. Un derecho uniforme del transporte internacional de mercancías es instrumento de incuestionable valor para eliminar el efecto negativo desde la perspectiva económica, que la incertidumbre legal acerca del derecho aplicable introduce en esta materia. Además, con motivo del carácter internacional del transporte su regulación debe ser también de ámbito internacional. No es objeto de este derecho uniforme del transporte internacional de mercancías unificar los derechos nacionales, sino crear normas sustantivas uniformes que regulen las relaciones comerciales internacionales.

A través de esta uniformización internacional se puede alcanzar el fin básico de cualquier norma, la certidumbre y la previsibilidad legal, que en el caso del derecho uniforme del comercio internacional atañe a las relaciones comerciales aquí y ahora en concreto de una actividad comercial específica: el transporte internacional de mercancías<sup>2</sup>.

---

sabido mejorar sus infraestructuras, reorganizar su estructura empresarial, así como la de las cadenas del transporte, para facilitar transportes más largos, más eficientes, reduciendo además los costos del transporte.

<sup>2</sup> Sobre el Derecho Uniforme del Comercio Internacional o DUCI *vid.* R. ILLESCAS ORTIZ y M.<sup>a</sup> P. PERALES VISCASILLAS, *Derecho mercantil internacional. El derecho uniforme*, Madrid, Centro

En esta tarea de unificación del derecho del transporte internacional de mercancías han intervenido en las últimas al menos, nueve décadas, diversos organismos formuladores —organizaciones no gubernamentales como el CMI<sup>3</sup> y el ICC<sup>4</sup>, así como organizaciones intergubernamentales como UNCITRAL<sup>5</sup>, UNIDROIT<sup>6</sup>, UNECE<sup>7</sup>, OTIF<sup>8</sup>, OACI<sup>9</sup>—.

El resultado es un abundante entramado de normas internacionales con efectos, sin duda, positivos para el desarrollo de esta actividad comercial. El transporte de mercancías es, de hecho, una de las materias más desarrolladas del derecho uniforme<sup>10</sup>.

Mas los resultados distan de ser homogéneos. El soporte legal del derecho uniforme del transporte internacional de mercancías es un conjunto normativo diversificado a razón de los modos de transporte —marítimo<sup>11</sup>, carretera<sup>12</sup>, fe-

---

de Estudios Ramón Areces, 2005, pp. 28 y ss., destaca tres rasgos comunes del DUCI: la internacionalidad, la uniformidad y el contenido obligacional de las normas que de él emanan. A los efectos que ahora nos interesan, el segundo de los rasgos, la naturaleza uniforme de las normas DUCI, nos explica su aspiración esencial, que no es ni más ni menos, que crear reglas potencialmente universales para disciplinar las relaciones jurídico-privadas de índole internacional. Esas reglas son el instrumento para evitar la imposibilidad efectiva de conocer previamente el derecho aplicable. Una imposibilidad efectiva provocada por múltiples derechos nacionales con sus respectivas normas conflicto, que no solo generan incertidumbre, sino que en ningún caso pueden aportar, no solo ni certeza legal, sino ni tan siquiera la celeridad que el tráfico mercantil e internacional requiere. En este sentido, nos referimos al DUCI, como el derecho uniforme del comercio internacional, pues ofrece certeza, así como previsibilidad; en definitiva, permite conocer previamente el alcance y las consecuencias de las relaciones obligacionales asumidas por las partes en el tráfico mercantil internacional, todo ello bajo el manto de unas normas sustantivas uniformes e internacionales.

<sup>3</sup> *Comité Maritime International* o Comité Marítimo Internacional.

<sup>4</sup> *International Chamber of Commerce* o Cámara de Comercio Internacional.

<sup>5</sup> *United Nations Commission on International Trade Law* o Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.

<sup>6</sup> *Institut International pour l'Unification du Droit Prive* o *International Institute for the Unification of private law* o Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado.

<sup>7</sup> *United Nations Economic Commission for Europe* o Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

<sup>8</sup> *L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires* u Organización Intergubernamental para el Transporte Internacional por Ferrocarril.

<sup>9</sup> *International Civil Aviation Organization* u Organización de la Aviación Civil Internacional.

<sup>10</sup> *Vid.* en este sentido, M. OLIVENCIA RUIZ, «La tarea unificadora en materia de transporte», en *Derecho Uniforme del Transporte Internacional. Cuestiones de Actualidad*, *op. cit.*, p. 2.

<sup>11</sup> En particular, para el modo de transporte marítimo coexisten los siguientes regímenes: el Convenio de Bruselas (en adelante, CB) de 25 de agosto de 1924, modificado por el Protocolo de Visby de 23 de febrero de 1968 y el protocolo modificativo de 21 de diciembre de 1979 (sobre los Derechos Especiales de Giro); el Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías hecho en Hamburgo el 31 de marzo de 1978, también conocido como Reglas de Hamburgo (en adelante, RH). Una gran parte de los países de mayor relevancia en el comercio internacional ratificaron el CB. Algunos de los Estados parte del CB ratificaron a su vez después el Protocolo de Visby (en adelante, CB-PV). Otros Estados del CB, aun cuando no han ratificado CB-PV, lo incorporaron a su derecho nacional. Tanto el CB como el CB-PV han obtenido especial relevancia en el sector marítimo. A la importancia económica de los Estados que son parte del CB y el CB-PV, se suma el amplio reconocimiento de sus normas por parte del sector. La relevancia de ambos para el tráfico comercial y los matices incorporados en el segundo, CB-PV, le hace aquel diferente del primero (CB). Es común, por este motivo, considerarlos dos regímenes diferentes. A estos dos regímenes se sumaría un tercero, las citadas RH, ratificadas solo por un número más reducido de Estados, que además en su conjunto solo representan una pequeña parcela del comercio marítimo mundial. *Vid.* capítulo III.

<sup>12</sup> El Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (en adelante, CMR), hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956. *Vid.* capítulo III.

rroviario<sup>13</sup>, vías de navegación interna<sup>14</sup>, aéreo<sup>15</sup>—. Además, en el caso del modo de transporte marítimo no puede hablarse de unificación propiamente dicha. En la actualidad, el derecho del transporte internacional de mercancías por mar permanece fragmentado a razón de varios regímenes jurídicos diferentes y vigentes<sup>16</sup>. En suma, el derecho uniforme del derecho del transporte internacional de mercancías es solo uniforme para los contratos unimodales, y ni tan siquiera es uniforme para todos los modos de transporte (al menos, no para el marítimo).

A esta diversidad de normas se añade una característica adicional, estos instrumentos son de aplicación geográfica diversificada. Cabe distinguir convenciones regionales —como es el caso del transporte de carretera, ferroviario y vías de navegación interna<sup>17</sup>— y las mundiales, reservadas para el modo marítimo y aéreo.

Coherente con la evolución independiente de los modos de transporte —cada uno con su propio origen y su propio desarrollo— se ha instaurado una diversidad de fuentes legales todas ellas unimodales. A esta tradición unimodal sigue a la par y a razón de las características de los medios, principalmente terrestres, un desarrollo regionalista, limitado geográficamente por los propios lindes marcados por el discurrir de sus vehículos, el camión o los trenes, y por impedimentos geográficos, dando paso a una regulación igualmente restringida a los continentes.

No puede hablarse en estos casos, por tanto, de un derecho uniforme del comercio internacional en sentido puro, pues su internacionalidad está restringida; de hecho, no alcanza, el grado de internacionalidad propio del mercado mundial, sino que el grado de internacionalidad se limita a mercados más pequeños, proporcionalmente más reducidos, si los comparamos con el marco del comercio global y mundial.

Estamos entonces, ante un doble rasgo diferenciador de los instrumentos internacionales que componen el derecho uniforme del transporte internacional

---

<sup>13</sup> Convenio Internacional relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (en adelante, COTIF), hecho en Berna el 9 de mayo de 1980, modificado en varias ocasiones por última vez, con el Protocolo de 1999, de 3 de junio, firmado en Vilna. *Vid.* capítulo III.

<sup>14</sup> Convenio de Budapest relativo al contrato de transporte de mercancías por vías de navegación interna, de 3 de octubre de 2000 (en adelante, CMNI). *Vid.* capítulo III.

<sup>15</sup> Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929. Este convenio conocido como Convenio de Varsovia (en adelante, CV) ha sido modificado en innumerables ocasiones a través de sendos protocolos adicionales. Con estos numerosos cambios se dio paso a un entramado complejo de normas: solo algunos Estados parte del CV ratificaron gran parte de los protocolos, mientras que otros Estados parte son solo parte de algunos de ellos. Esta fue una de las razones principales por las que la comunidad internacional decidió unificar este laberíntico y prolífero número de protocolos bajo un nuevo y único texto internacional: el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 y conocido como, Convenio de Montreal (en adelante, CM). *Vid.* capítulo III.

<sup>16</sup> Sobre los divergentes regímenes jurídicos del transporte marítimo de mercancías dábamos cuenta en la nota 11 de este capítulo. Retomaremos su incidencia y recibirán un tratamiento más detallado a lo largo del presente trabajo.

<sup>17</sup> En nuestra opinión, pueden calificarse como instrumentos de ámbito regional: el CMR para el modo de transporte por carretera, el COTIF para el transporte ferroviario y el CMNI para el transporte por vías de navegación interna. *Vid.* capítulo III.



de mercancías, aquellos se pueden distinguir según el modo de transporte que regulan y según la zona geográfica de aplicación (mercados regionales).

Al poner de manifiesto estos dos rasgos del derecho uniforme del transporte internacional de mercancías, no es intención restar valor al derecho uniforme hoy vigente, el cual a todas luces ha permitido conseguir eficaces resultados para el tráfico mercantil. El problema, no obstante, reside en que esta uniformidad, aunque extensa en este campo del derecho, no deja de ser solo fragmentaria: solo algunas parcelas del derecho del transporte internacional de mercancías están uniformadas<sup>18</sup> —a razón del modo de transporte y con un radio geográfico de aplicación limitado para algunos de sus modos de transporte—.

A ese derecho uniforme del transporte internacional de mercancías, prolífero, pero fragmentado, se añade que las realidades comerciales no permanecen inmutables. Por el contrario, estas mutan, se ven alteradas con el devenir de los cambios del tráfico mercantil y de los propios cambios del sector del transporte<sup>19</sup>, ya sean avances técnicos o cambios en las estructuras organizativas y comerciales del transporte, dando lugar a nuevas realidades comerciales que obligan a la revisión de sus normas.

El transporte de mercancías se ve alterado por los avances (técnicos) y el desarrollo (empresarial) que han tenido lugar en las últimas seis décadas: los contenedores, la supraespecialización de los porteadores, la aparición de los *freight forwarders* o transitarios. Por su parte, el derecho uniforme para cumplir su función primordial debe adaptarse a las nuevas realidades comerciales; no puede permanecer inalterado ante los cambios, sino que debe dar respuestas y amparar las nuevas necesidades del tráfico a través de la modernización de sus normas.

Esta evolución técnica y comercial del transporte ha tenido eco en el derecho del transporte de mercancías para algunos de los modos de transporte. Así p. ej., los originarios instrumentos internacionales del transporte ferroviario y aéreo han experimentado cambios. De hecho, el régimen jurídico internacional del transporte ferroviario y del aéreo<sup>20</sup> han sido modificados en reiteradas ocasiones, ambos por última vez en 1999. Por su parte, el régimen jurídico del transporte

---

<sup>18</sup> En el marco de la *lex mercatoria vid.* R. ILLESCAS ORTIZ, «Las mutaciones contemporáneas del derecho privado de la economía: aspectos estructurales», en *Homenaje a Jorge Barrera Graf*, t. II, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, Universidad Nacional Autónoma de México, núm. 46, 1989, pp. 940 y ss., entendida esta como el «conjunto de reglas supranacionales destinadas a regular el tráfico económico y comercial internacional en su perspectiva jurídico-privada». La *lex mercatoria* se ha ido consolidando gracias al incremento de poderes legislativos supranacionales. Estos poderes legislativos supranacionales contribuyen a regular los mercados por encima de los poderes estatales. Los propios Estados forman parte en diferentes organizaciones de integración regional con ocasión de la dimensión cuantitativa y geográfica que ha alcanzado el tráfico mercantil —las actividades económico-comerciales—, y por su parte los mercados nacionales han perdido significación frente a los mercados regionales y globales.

<sup>19</sup> Con más detalle se aborda y se da cuenta de la evolución del transporte en el capítulo III.

<sup>20</sup> Aun cuando a día de hoy conviven, tanto el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, como el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, el segundo está llamado a sustituir al primero. En la actualidad, los Estados de mayor relevancia han ratificado el segundo y la aplicación del primero, es cada vez menor, en la medida que los Estados parte del primero van ratificando el segundo.

por vías de navegación interna es una norma joven, del 2001. Y el régimen del transporte por carretera aun cuando no ha cambiado, sí ha quedado recientemente renovado en cuanto al comercio electrónico a través de la aprobación y entrada en vigor del Protocolo Adicional al CMR, relativo a la carta de porte electrónica (en adelante, e-CMR), de 27 de mayo de 2008.

Sin embargo, para el tráfico marítimo, el marco legal internacional que predomina en el ámbito mundial aún hoy, es el Convenio de Bruselas, un instrumento de 1924, modificado en dos ocasiones, la más reciente de hace ya 33 años. Y el último intento por modernizar el modo de transporte marítimo, las Reglas de Hamburgo, también longevo, de 1978, no ha logrado el éxito esperado, sino por el contrario una mayor fragmentación para el modo de transporte marítimo, al coexistir en la actualidad ambos textos normativos. En consecuencia, el derecho del transporte internacional de mercancías por mar no solo sufre los efectos negativos de la fragmentación jurídica derivada de la diversidad de instrumentos internacionales vigentes, sino que además los textos normativos aplicables están desfasados al no haber encontrado las nuevas realidades comerciales resguardo en ellos.

Pero la evolución experimentada por el sector del transporte no solo ha afectado a cada uno de los modos de transporte, sino que además ha dado paso a una nueva modalidad de contratación que no se caracteriza por la unimodalidad, sino por la concertación bajo un único contrato de transporte de mercancías empleando una pluralidad de modos de transporte, llamado contrato de transporte multimodal. Esto se debe gracias a uno de los principales avances técnicos, los contenedores. Estas unidades de carga han traído como efecto un profundo cambio en la organización del transporte, al facilitar el transbordo de las mercancías y permitir efectuar transportes sin ruptura de carga durante el desplazamiento, pudiendo así ejecutar transportes más largos y en consecuencia transportes en los que con mayor frecuencia participan una más amplia pluralidad de porteadores y una pluralidad de modos de transporte.

Los organismos formuladores han dedicado varios lustros de esfuerzos y empeño por ofrecer una solución al transporte combinado o multimodal, sin alcanzar hasta el momento un resultado satisfactorio. El motivo de este fracaso se ha debido a varios factores: las peculiaridades de los regímenes unimodales, la dificultad de revisar y abandonar los precedentes históricos legislativos a la luz de los nuevos hechos, la falta incluso de uniformidad y de modernización del derecho del transporte internacional de mercancías por mar o el posible conflicto entre las convenciones unimodales y el carácter imperativo de las mismas, son los más relevantes.

Sin embargo, el factor más disuasorio e impedimento de mayor calado en el proceso de adopción del derecho uniforme del transporte internacional de mercancías multimodal radica en el conflicto de intereses entre los diferentes agentes involucrados en el sector y la imposibilidad hasta el momento de alcanzar un consenso aceptado por todos los directamente afectados en el transporte de mercancías sobre el régimen de responsabilidad del porteador en el marco de estos contratos. En definitiva, la ausencia de un consenso en este punto es el bastión que ha impedido alcanzar una solución.