

Responsabilidad extracontractual en el transporte multimodal (enfoque jurídico sobre la responsabilidad de terceros)

Verónica Piloso Moreira y José Manuel Serrano Cañas***

Resumen

En el contexto del debate sobre las bases políticas y económicas de la integración latinoamericana, este trabajo realiza un análisis exhaustivo de las cuestiones jurídicas relacionadas con el transporte multimodal internacional, enfocándose particularmente en la responsabilidad extracontractual del Operador de Transporte Multimodal (OTM). Se resalta la necesidad crítica de unificar y clarificar las normativas legales vigentes, debido a la fragmentación y falta de uniformidad que caracterizan las regulaciones actuales, proponiendo soluciones que promuevan la eficiencia, certeza jurídica y equidad en este ámbito. El análisis se centra en los fundamentos y supuestos de la responsabilidad del OTM, resaltando los desafíos asociados con la carga probatoria y la ausencia de un sistema de responsabilidad objetiva. La metodología cualitativa incluye un análisis exhaustivo de la literatura existente y de normativas internacionales relevantes. Los resultados indican que la falta de uniformidad normativa y la variabilidad en los marcos legales actuales complican la resolución de disputas y afectan negativamente la eficiencia del transporte multimodal. La responsabilidad del OTM, basada en la presunción de culpa, resulta insuficiente para proporcionar seguridad jurídica, subrayando la necesidad de un sistema de responsabilidad objetiva. Se propone un marco legal unificado que incluya un sistema de responsabilidad objetiva, normativas internacionales coherentes, cláusulas contractuales claras, un sistema de seguros obligatorio y la creación de un organismo internacional supervisor. Estas medidas fortalecen la integridad y fiabilidad del transporte multimodal internacional, proporcionando un marco legal robusto y coherente que facilita su operación eficiente y justa

Palabras clave: responsabilidad extracontractual; seguridad jurídica; seguro obligatorio; transporte multimodal internacional; unificación normativa

Universidad de Córdoba, España/ Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, Manta, Ecuador.
ORCID: 0000-0001-5089-7045 E-mail: z62pimov@uco.es
veronica.piloso@uleam.edu.ec
Universidad de Córdoba, España/ E-mail: D52seca@uco.es

Recibido: 21/11/2024 Aceptado: 28/01/2025

Extracontractual Liability in Multimodal Transport (Legal Approach to Third-Party Liability)

Abstract

In the context of the debate on the political and economic bases of Latin American integration, this study examines the legal issues of international multimodal transport, focusing on the non-contractual liability of the multimodal transport operator (OTM). It highlights the need to unify and clarify legal regulations due to the diversity and lack of uniformity in current regulations, proposing solutions to improve efficiency, certainty, and equity in this system. The analysis centers on the foundations and assumptions of the MTO's liability, emphasizing the challenges associated with the burden of proof and the absence of a system of strict liability. The qualitative methodology includes an exhaustive analysis of existing literature and relevant international regulations. The results indicate that the lack of regulatory uniformity and variability in current legal frameworks complicate dispute resolution and negatively affect the efficiency of multimodal transport. The MTO's liability, based on the presumption of fault, is insufficient to provide legal certainty, underscoring the need for a system of strict liability. A unified legal framework is proposed, including a system of strict liability, coherent international regulations, clear contractual clauses, a mandatory insurance system, and the creation of an international supervisory body. These measures strengthen the integrity and reliability of international multimodal transport, providing a robust and coherent legal framework that facilitates its efficient and fair operation.

Keywords: extracontractual liability; legal certainty; mandatory insurance; multimodal transport; regulatory unification

Introducción

El transporte multimodal internacional es aquel que integra diferentes modos de transporte bajo un único contrato. Este contrato plantea al intérprete numerosos desafíos jurídicos de considerable relevancia. El operador de transporte multimodal internacional (OTM) asume un régimen de responsabilidad basado en la presunción de culpa, común en el sector, respondiendo por los daños ocasionados a las mercancías desde su recepción hasta su entrega. Para exonerarse de dicha responsabilidad, el OTM debe demostrar que actuó sin culpa ni negligencia y que cumplió con los estándares de diligencia exigidos en el cumplimiento de su prestación debida. Dentro de régimen destaca la importancia de la diligencia y la transparencia en la gestión del transporte multimodal internacional, con el fin de asegurar la protección de las mercancías y la certeza jurídica para todas las partes involucradas. Asimismo, la responsabilidad extracontractual, particularmente respecto a terceros, requiere un enfoque normativo preciso y detallado para su correcta implementación.

El análisis de la responsabilidad del OTM revela que, aunque el contrato de transporte generalmente establece que las mercancías se transportan a riesgo del cargador, existen excepciones basadas en caso fortuito, fuerza mayor o vicios inherentes de las mercancías.

La falta de una normativa uniforme en el transporte multimodal internacional añade un nivel de complejidad, ya que la responsabilidad del OTM depende del régimen jurídico del contrato, el ámbito geográfico y las convenciones internacionales aplicables. Esto subraya la necesidad de procedimientos claros y contratos bien definidos que especifiquen las responsabilidades. La creación de procedimientos estandarizados y contratos detallados puede mitigar estos riesgos y mejorar la eficiencia operativa en el transporte multimodal internacional.

El predominio del transporte marítimo en el comercio de larga distancia, regulado principalmente por las Reglas de Rotterdam, y la importancia del transporte por carretera, aéreo y ferroviario, cada uno con su propia normativa, complican aún más la integración y la eficiencia del transporte multimodal internacional. La ausencia de uniformidad normativa afecta negativamente la previsibilidad y la resolución eficiente de las frecuentes disputas que se originan. Una armonización de las normativas a nivel internacional es esencial para facilitar una operación más fluida y coherente en el transporte multimodal internacional.

Este artículo aborda el régimen jurídico de la responsabilidad extracontractual en el contexto del transporte multimodal internacional, con especial atención a la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal (OTM), así como los fundamentos y supuestos que la sustentan. A tal fin, se hará especial énfasis en poner en la ausencia de un sistema de responsabilidad objetiva y la carga de la prueba en cuanto a la falta de diligencia como los factores principales que dificultan los litigios y elevan los costes para las partes involucradas. Además, se analizan las diversas causas de exoneración y limitación de la responsabilidad, destacando la relevancia de un marco legal claro y armonizado para enfrentar los desafíos inherentes a la operativa del transporte multimodal internacional. La adopción de un sistema de responsabilidad objetiva podría simplificar notablemente estos procesos, brindando mayor seguridad y confianza a todos los actores involucrados.

Finalmente, este trabajo pretende resaltar la necesidad de adoptar medidas que incluyan un sistema de responsabilidad objetiva, el desarrollo de una normativa internacional unificada, la inclusión de cláusulas contractuales claras, la implementación de un sistema de seguros obligatorio y la creación de un organismo internacional supervisor. Estas propuestas buscan mejorar la eficiencia, previsibilidad y equidad en el transporte multimodal internacional, proporcionando un marco legal robusto y coherente que fortalezca la integridad y fiabilidad del sector. Implementar estas medidas no solo beneficiaría a los operadores y cargadores, sino que también contribuiría a una mayor estabilidad y confianza en el sistema global de transporte multimodal internacional.

1. Régimen jurídico de la responsabilidad contractual en el transporte multimodal

Sin duda, el contrato de transporte multimodal internacional es una de las formas más utilizadas para contratar el transporte internacional de mercancías. Esta modalidad de contratación se conoce como transporte multimodal internacional o transporte combinado y, a menudo, se confunde con operaciones de intermodalismo, las cuales no siempre abordan los aspectos jurídicos del contrato. Al igual que sucede con cualquier modalidad de transporte, en el transporte multimodal resulta esencial determinar quién o quiénes de los sujetos que participan en este contrato asumen el riesgo del transporte. En general, el contrato de transporte establece que, salvo disposición contraria, las

mercancías se transportan a riesgo del cargador. Sin embargo, es fundamental aclarar que el operador de transporte multimodal internacional (OTM) también puede asumir ciertas responsabilidades y riesgos, dependiendo de los términos específicos acordados en el contrato. Esto implica que, en caso de daño o pérdida de las mercancías, la responsabilidad podría recaer tanto en el cargador como en el OTM, dependiendo de las circunstancias y de la regulación aplicable.

Así pues, el operador de transporte multimodal internacional (OTM) es responsable tanto del retraso, como de los daños que sufran las mercancías (Abril, 2022) desde que las recibe hasta que las entrega al destinatario¹. El OTM está sometido a un régimen de responsabilidad basado en la presunción de culpa en el cumplimiento del contenido obligacional del contrato, lo que supone un lugar común en el ámbito del transporte, es decir, la responsabilidad del operador comienza cuando recibe y toma a su cargo las mercancías, lo que implica el derecho a verificar que la naturaleza y cantidad coincidan con lo indicado en el DTM por el cargador. Si el operador no puede examinar las mercancías o si el cargador solo se las pone a su disposición, el operador no será considerado responsable de ellas. (Lopez, 2000). Para exonerarse, el OTM debe demostrar que actuó sin culpa ni negligencia y que cumplió con las exigencias del estándar de diligencia profesional en el cumplimiento de su prestación debida (Quintana, 2004). Por lo tanto, es necesario garantizar que los OTM tengan procedimientos claros para demostrar la diligencia y que los contratos especifiquen claramente las responsabilidades.

Esto implica que cualquier daño debido a un caso fortuito, fuerza mayor, o vicio inherente de las mercancías debe ser asumido por el cargador. Sin embargo, no podemos olvidar que existe un principio general de derecho por el cual cada uno debe soportar sus propios daños, a menos que existan razones jurídicas para atribuirlos a otro sujeto. En efecto, el sistema de responsabilidad civil no ha sido concebido para permitir que toda víctima obtenga siempre una compensación por su daño. El contrato de transporte no es ajeno a este principio, y admite la existencia de excepciones a la responsabilidad por retraso o daño de la mercancía.

1.1. Fundamento de la responsabilidad

En primer lugar, debemos examinar cuál es el fundamento de la responsabilidad jurídica del OTM en caso de retraso, daño o pérdida de las mercancías.

Así, el principio de culpa ha sido habitualmente el pilar de la responsabilidad. Según este principio, una parte es considerada responsable de un daño si se puede demostrar que actuó de manera negligente o que no cumplió con su deber de cuidado. Este enfoque se centra en el comportamiento de la parte responsable y en si tomó las precauciones razonables para evitar el daño.

¹ El final del período de responsabilidad del OTM no es uniforme. Aunque varios textos de la Comunidad Andina, Mercosur y ALADI indican que este período concluye con la entrega al destinatario, en realidad, termina cuando las mercancías se ponen a disposición del destinatario, quien puede aceptarlas o rechazarlas. Este principio es similar al de las Reglas de Hamburgo de 1978, el Convenio de Varsovia de 1929 y el Convenio de Ginebra de 1980. GÓRRIZ, C. *La responsabilidad del transitario en un transporte puerta a puerta: Comentario a la STS de 26 de mayo de 2011*, Anuario de Derecho Marítimo, vol. XXX, 2013, pp. 295-309, señala que no se requiere entrega material, solo la puesta a disposición del destinatario. LÓPEZ, 2000, *op. cit.*, p. 519 añade que la entrega varía según si se emite un documento negociable o no. Este concepto también está presente en las obras de otros autores y en varias sentencias judiciales (Ver, ABRIL, 2022, *op. cit.*, p. 218).

Sin embargo, en algunos contextos, como el transporte multimodal internacional regulado por las Reglas de Rotterdam, se establece la responsabilidad objetiva. Este tipo de responsabilidad implica que el porteador es responsable de los daños independientemente de la culpa. En otras palabras, el porteador debe asumir la responsabilidad por la pérdida o daño de las mercancías, a menos que pueda demostrar que el evento ocurrió por causas que están fuera de su control. Este enfoque busca proteger al cargador y fomentar la confianza en el sistema de transporte.

Además, la responsabilidad se fundamenta en los términos del contrato establecido entre las partes. En el ámbito del transporte, las partes acuerdan ciertas obligaciones y responsabilidades relacionadas con el transporte de mercancías. Si se incumplen estas obligaciones contractuales, puede surgir la responsabilidad. Así, los términos acordados pueden incluir limitaciones o exoneraciones de responsabilidad.

Otro elemento crucial es la relación de causalidad, que establece que debe demostrarse que el daño fue una consecuencia directa de la acción u omisión de la parte demandada. Sin esta conexión causal, no se puede atribuir responsabilidad.

La responsabilidad también responde a la necesidad de proteger intereses específicos, ya sean patrimoniales, personales u otros. La ley busca garantizar que las partes cumplan con sus obligaciones y que se remedien los daños causados a terceros, promoviendo así la justicia y la equidad en las relaciones contractuales.

En efecto, el concepto de responsabilidad en el transporte se centra en equilibrar los intereses de todas las partes involucradas, incluyendo al porteador, al cargador y al destinatario. Este equilibrio es fundamental para fomentar un entorno en el que el transporte de mercancías se realice de manera eficiente y segura.

En conclusión, el fundamento de la responsabilidad en el contexto del transporte se basa en la culpa, la obligación contractual, la causalidad y la protección de intereses. La forma en que se establece la responsabilidad puede variar según el régimen legal aplicable y las disposiciones contractuales acordadas entre las partes.

Sin embargo, el OTM es responsable frente al acreedor de la obligación en caso de no efectuar el transporte, pérdida o avería de las mercancías, y retraso en la entrega, pero solo si estos pueden ser imputados al OTM según el criterio de la culpa. El régimen de responsabilidad en el transporte multimodal no admite la objetividad, lo que significa que el OTM debe demostrar que no actuó con culpa ni negligencia. Esta falta de un sistema de responsabilidad objetiva puede generar inseguridad y aumentar el número de litigios, ya que la carga de la prueba recae en el reclamante para demostrar la culpa del OTM.

En la primera etapa del procedimiento, el reclamante debe probar que existía un contrato de transporte sobre el cual tiene derecho a una acción contra el transportista y que el transportista actuó sin la diligencia debida porque se produjo la pérdida o el daño de las mercancías mientras estaban bajo su custodia (De Wit, 1995). Por su parte, existen voces autorizadas que abogan por la adopción de un sistema objetivo basado en la teoría del riesgo (Pellon, 1985), como el propuesto en el Proyecto de Oxford. Sin embargo, no se puede desconocer que la responsabilidad objetiva entra en conflicto directo con los principios de los convenios unimodales y complicaría aún más su implementación. A su vez, la preferencia por un sistema de responsabilidad objetiva requiere revisar y potencialmente reformar los marcos regulatorios para hacerlos más coherentes y equitativos en el contexto multimodal.

En el transporte unimodal, la responsabilidad del porteador se limita al acto de transportar, a menos que se indique lo contrario. Sin embargo, en el transporte multimodal, la responsabilidad del OTM se extiende desde la recepción de las mercancías hasta su entrega al destinatario, incluyendo las fases intermedias como transbordos o almacenajes. Esta extensión de responsabilidad es lógica debido a la naturaleza integrada del transporte multimodal, que involucra al menos dos modos diferentes de transporte y las correspondientes fases de transbordo². En efecto, la extensión de la responsabilidad del OTM en el transporte multimodal subraya la necesidad de un marco legal claro y unificado que aborde las complejidades de este tipo de transporte y proteja adecuadamente los intereses de todas las partes involucradas.

El análisis del fundamento de la responsabilidad del OTM revela varios puntos críticos que necesitan atención. La responsabilidad basada en la presunción de culpa impone una carga probatoria significativa sobre el OTM, lo que puede complicar y encarecer los procesos judiciales. La necesidad de probar la falta de diligencia y el cumplimiento contractual por parte del OTM puede aumentar los costos y la duración de los litigios, afectando negativamente a ambas partes involucradas.

En este sentido, la Unión Europea introduce normas de Derecho unificado internacional sobre la responsabilidad del transportista de personas en distintos medios mediante tres reglamentos comunitarios, buscando que el régimen se aplique a los transportes nacionales.

En el contexto de la Unión Europea, los tres reglamentos comunitarios que introducen normas de Derecho unificado internacional sobre la responsabilidad del transportista de personas en distintos medios son:

1. Reglamento (CE) n° 261/2004: Este reglamento establece normas comunes sobre la compensación y la asistencia a los pasajeros en caso de denegación de embarque, cancelaciones de vuelos y retrasos prolongados. Busca proteger los derechos de los pasajeros aéreos y garantizar una compensación adecuada en situaciones adversas.

2. Reglamento (CE) n° 1371/2007: Este reglamento se centra en los derechos y obligaciones de los viajeros en el transporte ferroviario. Incluye disposiciones sobre la responsabilidad del transportista en caso de accidentes y establece derechos para los pasajeros, como la información y la asistencia en caso de interrupciones del servicio.

3. Reglamento (CE) n° 392/2009: Este reglamento aborda la responsabilidad del transportista marítimo en relación con el transporte de pasajeros y sus equipajes. Establece un marco de compensación para los pasajeros en caso de accidentes durante el viaje, así como la obligación del transportista de proporcionar asistencia.

² Se trata de la entrega, puesta a disposición y depósito, según las leyes aplicables a cada modo de transporte. El período de responsabilidad del OTM abarca todo el tiempo en el que tiene las mercancías bajo su custodia, incluyendo los momentos en que las mercancías no están siendo transportadas propiamente (DÍAZ, 2010, *op. cit.*, p. 94). Esta ampliación del período de responsabilidad del OTM es una consecuencia lógica y necesaria de los cambios en el sector del transporte, como la introducción de sistemas de unitarización de cargas y la generalización de los servicios puerta a puerta. Así, se adapta la normativa a la realidad de este tipo de tráfico y a las prácticas habituales de los operadores económicos del sector (MARTÍN, 2001, *op. cit.*, p. 171). La evolución del transporte ha requerido ajustes normativos para reflejar nuevas prácticas logísticas. La ampliación del período de responsabilidad del OTM es importante para proteger las mercancías y adaptarse a los servicios modernos de transporte multimodal, mejorando la eficiencia operativa y fortaleciendo la confianza en los operadores logísticos. Sin duda, esto implica que el OTM será responsable por una amplia gama de terceros involucrados en el proceso de transporte.

La incorporación de estos convenios al Derecho comunitario representa un avance hacia la uniformidad de los regímenes de responsabilidad del transportista en los Estados miembros, aplicando las reglas de los convenios internacionales a los transportes internos y fortaleciendo así el mercado interior de servicios de transporte (Salinas, 2010: 67).

En cuanto a los convenios internacionales relevantes que acercan los regímenes existentes en los distintos medios de transporte, se pueden mencionar:

a) Convención de Varsovia de 1929 y Convenio de Montreal de 1999: Estos convenios regulan la responsabilidad del transportista aéreo en caso de accidentes que causen daños a los pasajeros y equipaje, estableciendo límites de responsabilidad y procedimientos para reclamaciones.

b) Convenio COTIF de 1980 (Convenio sobre el Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril) y el Reglamento COTIF-CIM: Este convenio regula la responsabilidad del transportista ferroviario y establece un marco para la compensación de los pasajeros y el transporte de mercancías.

c) Reglas de Hamburgo de 1978 y Reglas de Rotterdam de 2008: Estos convenios internacionales regulan la responsabilidad del transportista marítimo y establecen reglas sobre la compensación en caso de pérdida o daño de mercancías, así como disposiciones sobre la responsabilidad en el transporte multimodal³.

En resumen, entendemos necesaria la adopción de un sistema de responsabilidad objetiva, el desarrollo de normativas internacionales coherentes y la promoción de acuerdos contractuales claros y precisos. Estas medidas proporcionarían un marco legal robusto y coherente, fortaleciendo la integridad y fiabilidad del transporte multimodal internacional.

2. Régimen jurídico aplicable a la responsabilidad del OTM

La responsabilidad del OTM en el transporte multimodal internacional carece de una normativa uniforme⁴, por lo que depende del régimen jurídico aplicable al concreto contrato,

3 Una catedrática experta analiza los distintos reglamentos y convenios internacionales que rigen la responsabilidad del transportista de personas, destacando tanto las similitudes como las diferencias entre ellos. Este análisis es fundamental para evaluar la viabilidad de un tratamiento unificado que favorezca los objetivos de las normas comunitarias y garantice una protección equitativa para los pasajeros. La propuesta de un enfoque unificado no solo contribuiría a mejorar la coherencia legislativa en el ámbito del transporte, sino que también proporcionaría una mayor seguridad jurídica a los usuarios, fomentando así la confianza en el sistema de transporte europeo. En su evaluación, la autora concluye que, si bien existen importantes analogías entre los regímenes de responsabilidad, también persisten diferencias que dificultan la implementación de un tratamiento único. Por ejemplo, mientras que los reglamentos comunitarios se centran en la protección del pasajero, los convenios internacionales han estado históricamente más orientados a la mercancía. Esta disparidad plantea interrogantes sobre la prioridad que se otorga a la protección del pasajero frente a la de la mercancía en un marco regulatorio unificado. Respecto a la posibilidad de un enfoque unificado, la autora sugiere que, aunque es un objetivo deseable, se deben considerar las particularidades de cada modo de transporte y las diferentes necesidades de los usuarios. La armonización podría lograrse mediante la integración de las mejores prácticas de cada sistema, buscando un equilibrio que no solo beneficie a los pasajeros, sino que también respete la dinámica del transporte de mercancías. En resumen, un enfoque unificado debería centrarse en establecer principios comunes que refuercen la protección de los pasajeros, a la vez que garanticen la eficacia en el transporte de mercancías (Cfr. ZUBIRI DE SALINAS, 2010, *op. cit.*, pp. 67 y ss.)

4 “La responsabilidad del porteador en el transporte multimodal conlleva actualmente un alto grado de desconocimiento e inseguridad, mayor que el que está presente en la determinación de la responsabilidad de cualquier porteador modal” (LÓPEZ, 2000, *op. cit.*, p. 511). Sin embargo, “desde un punto de vista

que a su vez depende del ámbito geográfico y de las convenciones internacionales aplicables⁵. De ahí que sea importante evaluar si los contratos actuales reflejan adecuadamente el régimen de responsabilidad del OTM, con especial incidencia en las posibles causas que establezcan las excepciones a la responsabilidad. La formalización del contrato para el transporte de mercancías impone ciertas obligaciones que deben ser cumplidas incluso antes de que el transportista reciba las mercancías (Puetz, 2010) Se hace necesario, pues, que el profesional del transporte lleve a cabo una planificación y coordinación meticulosa para asegurar que todas las partes involucradas cumplan con sus responsabilidades desde el inicio del contrato, lo que contribuye a la eficiencia y la fiabilidad del transporte de mercancías.

Dado que casi el 90% del transporte de larga distancia se realiza por vía marítima, las normativas marítimas suelen ser las más aplicadas en el transporte multimodal. En este contexto, las Reglas de Rotterdam son especialmente importantes porque regulan lo que se conoce como el transporte “multimodal mojado” o “marítimo plus (Abril, 2022: 220)” Las Reglas de Rotterdam establecieron un marco jurídico que regula la responsabilidad del porteador desde el momento en que asume la carga hasta su entrega final, a empaquetar tanto el transporte marítimo como las etapas intermedias que puedan involucrar otros modos de transporte. Este régimen de responsabilidad se basa en el principio de que el porteador debe responder por la pérdida o daño de las mercancías, salvo en circunstancias específicas que justifiquen su exoneración.

La responsabilidad del porteador bajo las Reglas de Rotterdam se caracteriza por varios aspectos clave. En primer lugar, se establece una responsabilidad objetiva que difiere de otros regímenes donde la carga de la prueba recae sobre el reclamante. Esto significa que, en caso de pérdida o daño de las mercancías, el porteador es responsable a menos que demuestre que el daño ocurrió por causas ajenas a su control, tales como actos de guerra, eventos naturales o errores del cargador.

Además, las Reglas de Rotterdam contemplan limitaciones en la responsabilidad del porteador, las cuales se basan en el valor de las mercancías y la naturaleza del transporte. Estas limitaciones proporcionan seguridad tanto al porteador como al cargador, al establecer un equilibrio entre los intereses comerciales y la protección del consumidor.

Por otro lado, aunque el porteador tiene la obligación de cuidar las mercancías,

legal, el desarrollo del multimodalismo es significativo porque las leyes que gobiernan los derechos y responsabilidades de los transportistas y cargadores se desarrollaron por separado para cada modo de transporte durante las décadas en las que esos segmentos de transporte se consideraban distintos. Los avances tecnológicos asociados con el multimodalismo han superado los cambios en la ley, resultando a menudo en la aplicación de diferentes regímenes regulatorios a un solo movimiento de carga” (KHOURY, A. *Of trucks, trains & ships: Relative liability in multimodal shipping*, Richmond Journal of Global Law & Business, vol. 14, 2015, p. 49). Ver, además, ASARIOTIS, R.: *Intermodal transportation and carrier liability*, Office for Official Publications of the European Communities: Luxemburgo, 1999; Besong, C.: *Towards a modern role for liability in multimodal transport law*, University of London: Londres, 2007; Faghfour, M.: *International Regulation of Liability for Multimodal Transport*, WMU Journal of Maritime Affairs, vol. 5, n.º. 1, 2006, pp. 95-114.

5 Existen cuatro regímenes distintos para el transporte marítimo. Las Reglas de La Haya, aplicadas por más de setenta Estados, y las Reglas de La Haya-Visby, aplicadas por treinta Estados, son las más significativas y muchas leyes nacionales se basan en ellas. Las Reglas de Hamburgo también se aplican en más de treinta Estados, aunque no incluyen potencias marítimas. Por último, las Reglas de Rotterdam, ratificadas por España, regulan el transporte marítimo total o parcial y son aplicadas por más de treinta Estados. Además, el transporte por aguas interiores, importante en Europa, está regulado por el Convenio de Budapest de 2001 (Cfr. ABRIL, 2022, *op. cit.*, p. 219).

existen circunstancias específicas que pueden eximirlo de responsabilidad. Por ejemplo, si el daño fue causado por un defecto interno de las mercancías o por una carga inadecuada realizada por el cargador, el porteador no será responsable. Sin embargo, esta exoneración está sujeta a ciertas condiciones que deben ser debidamente probadas por el porteador.

La duración de la responsabilidad del porteador se extiende desde el momento en que acepta la mercancía hasta su entrega, lo que significa que cualquier fase del transporte que forme parte de la operación multimodal estará cubierta. Este aspecto es especialmente relevante en el transporte multimodal, donde los riesgos pueden variar considerablemente a lo largo de la cadena logística.

Finalmente, la correcta documentación del transporte es esencial. El porteador debe proporcionar un conocimiento de embarque que detalle las condiciones del transporte y las mercancías. Esta documentación no solo sirve como prueba de contrato, sino que también puede ser determinante en la resolución de disputas relacionadas con la responsabilidad.

En conclusión, la regulación de la responsabilidad del porteador bajo las *Reglas de Rotterdam* es fundamental para el funcionamiento eficiente del transporte multimodal, especialmente en un contexto donde la mayor parte del transporte internacional se realiza por vía marítima. La clara delineación de responsabilidades y limitaciones no solo protege a las partes involucradas, sino que también contribuye a la confianza en el sistema de transporte internacional.

El transporte por carretera, regulado internacionalmente por el Convenio CMR, ocupa el segundo lugar en importancia después del transporte marítimo. Este convenio establece un marco legal claro para la responsabilidad del porteador, lo que es crucial para el funcionamiento del transporte terrestre en el contexto del transporte multimodal. En el CMR, la responsabilidad del porteador es generalmente objetiva, lo que significa que el porteador es responsable de la pérdida o daño de las mercancías a menos que pueda demostrar que el incidente fue causado por circunstancias ajenas a su control, como fuerza mayor o el comportamiento del cargador.

Sin embargo, al integrar el transporte por carretera con otros modos, como el aéreo y el ferroviario, regulados respectivamente por la Convención de Varsovia, el Convenio de Montreal y el COTIF-CIM (Abril C. , 2022: 220), surgen desafíos significativos. Cada uno de estos regímenes legales tiene sus propias disposiciones sobre la responsabilidad del porteador, lo que puede generar confusión y complicar la interpretación y aplicación de las normas en un contexto multimodal. Por ejemplo, mientras que el CMR permite al porteador limitar su responsabilidad en función de las tarifas de transporte, la Convención de Montreal establece diferentes criterios y límites para el transporte aéreo, creando un mosaico normativo que puede ser difícil de gestionar.

Las diferencias en la regulación de la responsabilidad del porteador entre estos modos de transporte pueden aumentar la carga administrativa para los operadores, quienes deben familiarizarse con múltiples normativas y asegurar su cumplimiento. Esto puede requerir recursos adicionales en términos de capacitación del personal, documentación y gestión de reclamaciones, lo que, a su vez, puede afectar la eficiencia operativa y aumentar los costos.

Además, las disparidades en los regímenes de responsabilidad pueden llevar a situaciones en las que los reclamantes enfrenten dificultades para determinar a quién dirigirá sus reclamaciones en caso de pérdida o daño durante el transporte multimodal. Esto es particularmente problemático en las operaciones donde se utiliza más de un

modo de transporte, ya que puede no estar claro cómo se aplican las diferentes normas a cada tramo del viaje. Por ejemplo, un cargador podría estar satisfecho con la limitación de responsabilidad de CMR para el transporte terrestre, pero decepcionado con las disposiciones más restrictivas bajo el Convenio de Montreal para el transporte aéreo.

En resumen, las diferencias en la regulación de la responsabilidad del porteador entre los diversos modos de transporte complican la integración del transporte multimodal. Este escenario no solo afecta la claridad y la previsibilidad en la gestión de riesgos, sino que también puede incrementar la carga administrativa y los costos para los operadores, subrayando la necesidad de un enfoque armonizado que facilite el transporte eficiente y justo en un entorno globalizado.

El análisis de la responsabilidad del OTM en el transporte multimodal destaca varios puntos críticos. La presunción de culpa impone una carga probatoria significativa sobre el OTM, lo que puede complicar y encarecer los procesos judiciales. La asignación de riesgo al cargador en casos de fuerza mayor, caso fortuito o vicios inherentes también requiere una evaluación crítica para asegurar que los contratos reflejen adecuadamente este principio. La falta de normativa uniforme y la dependencia del régimen jurídico del contrato complican la resolución de disputas y afectan la eficiencia del transporte multimodal. Las diferencias en las regulaciones entre los distintos modos de transporte aumentan la carga administrativa y pueden generar inconsistencias en la asignación de responsabilidades. Se recomienda la adopción de normativas internacionales uniformes para mejorar la predictibilidad y la equidad en la gestión de disputas. La independencia de la responsabilidad del OTM respecto a los porteadores efectivos debe ser asegurada para que los contratos de transporte multimodal sean realmente uniformes. Para mitigar los problemas derivados de la flexibilidad en la asignación de responsabilidades, es importante promover acuerdos contractuales claros y precisos. Un marco normativo unificado, basado en un sistema de responsabilidad objetiva, proporcionaría un marco legal robusto y coherente, mejorando la integridad y fiabilidad del transporte multimodal internacional.

En todo caso, es fundamental analizar cómo la falta de uniformidad afecta la eficiencia y la predictibilidad en la resolución de disputas y considerar la adopción de normativas más uniformes a nivel internacional⁶. Sea como fuere, la responsabilidad del OTM debe ser independiente de las responsabilidades de los porteadores efectivos. Esta independencia debería hacer que el contrato de transporte multimodal sea uniforme por sí mismo. Sin

6 José María RUIZ analiza el Convenio de Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo de 11 de diciembre de 2008 (conocido como Reglas de Rotterdam), comparándolo con las vigentes Reglas de La Haya-Visby 1924/1968 y de Hamburgo 1978. El autor destaca los principales defectos de las Reglas de Rotterdam, como el ámbito material regulado, el fundamento de la responsabilidad del transportista, la libertad contractual en los “contratos de volumen” y la posibilidad de que los Estados firmantes se autoexcluyan de la regulación de los capítulos 14 y 15. En particular, la flexibilidad otorgada a los Estados firmantes para autoexcluirse de la regulación de los capítulos en referencia plantea serias preocupaciones. Estos capítulos son esenciales para establecer un marco jurídico coherente y uniforme para el transporte marítimo internacional. La posibilidad de exclusión puede generar disparidades significativas en la aplicación de las normas, lo que a su vez podría aumentar la incertidumbre y la falta de previsibilidad para los operadores de transporte y los cargadores. Además, esta flexibilidad podría ser explotada por algunos Estados para atraer más tráfico marítimo mediante la creación de un entorno regulatorio más laxo, lo que comprometería los estándares de seguridad y responsabilidad en el transporte de mercancías. RUIZ, J. *La responsabilidad del transportista marítimo de mercancías en las Reglas de Rotterdam una guía de urgencia*. Revista de derecho del transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal, ISSN 1889-1810, n.º. 4, 2010, pp. 13-38. Documento consultado en Internet el 17/07/2024 en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3229420>.

embargo, en la práctica, la responsabilidad a menudo depende de la voluntad de las partes, lo que sitúa al transporte multimodal al margen de la regla de *minimis*⁷ que vincula la responsabilidad a la obligación (Ruiz, 2010:13-38). A nuestro juicio, un punto crítico es evaluar si la flexibilidad en la asignación de responsabilidades entre las partes afecta negativamente la predictibilidad y la equidad en la gestión de disputas, y cómo esto puede ser mitigado mediante acuerdos más claros y precisos.

3. Supuestos de responsabilidad

El Operador de Transporte Multimodal (OTM) es responsable ante el acreedor de la obligación de transportar en casos de no realizar el transporte, pérdida o avería de las mercancías y retraso en la entrega⁸. Esta responsabilidad se basa en la culpa del OTM, lo que significa que debe demostrar que no actuó con negligencia. La carga de probar la falta de culpa puede complicar y alargar los procedimientos judiciales, generando incertidumbre para las partes involucradas. Existen tres tipos de supuestos de responsabilidad:

1. *Incumplimiento total*: No entregar las mercancías implica una pérdida total, y entregarlas en mal estado implica una avería total. En estos casos, el OTM debe cubrir el valor total de las mercancías. Por lo tanto, los casos de pérdida y avería total, así como el de no realizar el transporte, constituyen un incumplimiento total de la obligación de transportar (Abril, 2022:224). Esto subraya la importancia de una diligencia extrema por parte del OTM, ya que cualquier falla significativa en la entrega puede resultar en responsabilidades financieras considerables.

2. *Incumplimiento parcial*: No entregar parte de las mercancías o entregarlas parcialmente dañadas implica una responsabilidad parcial del OTM, quien debe compensar por la parte afectada. En caso de averías que disminuyen el valor de las mercancías, la indemnización se basa en dicha pérdida de valor, y distingue tres situaciones en caso de daño o pérdida parcial⁹: si el daño reduce el valor de la mercancía, el transportista debe

7 La expresión “*regla de minimis*” proviene del latín “*de minimis non curat lex*”, que significa “la ley no se ocupa de cosas triviales”. En el contexto de la responsabilidad legal, esta regla se refiere a la idea de que la ley no se involucra en disputas sobre asuntos de poca importancia o en reclamaciones que no alcanzan un umbral significativo de daño o perjuicio. En términos prácticos, esto implica que, en situaciones donde la pérdida o daño es menor a un cierto límite considerado significativo, las partes pueden no tener derecho a presentar una reclamación o la responsabilidad puede no ser exigible. Esta regla se utiliza a menudo para evitar que los tribunales se vean abrumados por casos menores que no tienen un impacto considerable. En resumen, la *regla de minimis* establece que no se considera legalmente relevante un daño menor, mientras que, en el transporte multimodal, la responsabilidad a menudo se define por el acuerdo de las partes, lo que puede llevar a cabo una interpretación más flexible y personalizada de lo que se considera significativo en el contexto de las reclamaciones. Esto puede complicar la aplicación de la normativa y aumentar la importancia de la redacción contractual en las operaciones de transporte.

8 “No cabe excluir que, con ocasión de un mismo transporte el retraso pueda dar lugar tanto a averías o pérdida, como a daños puramente patrimoniales, pudiendo en consecuencia reclamarse una doble indemnización” (MARTÍNEZ, F. *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera-CMR-*, Comares: Granada, 2002, p. 171). Este planteamiento subraya la complejidad de la responsabilidad en el transporte multimodal, donde un solo incidente puede generar múltiples tipos de daños, tanto físicos como económicos. La posibilidad de reclamar una doble indemnización refleja la necesidad de un marco legal claro y eficiente para abordar las diversas consecuencias de los retrasos en la entrega, garantizando así una protección adecuada para todas las partes involucradas. Además, destaca la importancia de evaluar todos los aspectos del daño para proporcionar una compensación justa y equitativa.

9 CABRERA, A. *El contrato de transporte por carretera (Ley 15/2009)*, Marge Books: Barcelona, 2010, p. 101.

compensar esa pérdida; si la mercancía queda inutilizable, el destinatario puede rechazarla y exigir el valor total; y si solo una parte es inutilizable, el destinatario puede aceptar la parte en buen estado y reclamar indemnización por la parte dañada. Este enfoque asegura una compensación justa y adecuada según el grado de daño, reflejando la necesidad de una responsabilidad proporcional en el transporte multimodal. Sin embargo, la complejidad de determinar y probar el grado de daño puede llevar a disputas, destacando la necesidad de una normativa clara y procedimientos eficientes para resolver tales casos.

3. *Retraso en la entrega*: El retraso en la entrega puede constituir en responsable al OTM siempre que se pruebe el daño causado. En este sentido, resultan de gran interés las denominadas “cláusulas de especial interés en la entrega”, merced a las cuales permiten reclamar daños adicionales si se demuestra un interés especial por la entrega oportuna. Esta declaración, efectuada por el cargador con pago de un suplemento y aceptada por el OTM, indica que el plazo de entrega resulta una condición de especial relevancia para el cargador y constituye una legítima expectativa el cumplimiento de dicho plazo. Así pues, la inserción de este tipo de cláusulas posibilita reclamar, además de la indemnización ordinaria, los perjuicios demostrados hasta el importe del interés especial declarado (Abril C. , 2022,226). En efecto, “el retraso en la entrega supone la causa de un daño indirecto, siempre y cuando este último no derive en una declaración de pérdida de las mercancías; supuesto en el cual, se convertiría en un daño directo”. Además, esta declaración “puede ser adecuada en el caso en que la no entrega en destino de la mercancía [...] vaya a suponer un perjuicio económico, distinto del valor de la mercancía, que se pueda conocer de antemano y que se quiera compensar” (Carrera, 2010:118). La falta de una normativa clara sobre los daños por retraso puede llevar a interpretaciones diversas y a disputas prolongadas. La existencia de “cláusulas de especial interés en la entrega” subraya la necesidad de un marco legal más preciso y detallado en torno a los daños por retraso en el transporte multimodal. Este enfoque no solo permitiría una compensación adecuada para los cargadores, sino que también incentivaría a los operadores a cumplir rigurosamente con los plazos de entrega.

El OTM es responsable desde la recepción hasta la entrega de las mercancías, incluyendo transbordos y almacenajes intermedios. Esta responsabilidad abarca los actos de sus auxiliares, ya sean dependientes o independientes. La dependencia del OTM en terceros auxiliares para cumplir con el transporte aumenta los riesgos y la complejidad de la operación, lo que puede llevar a una mayor incidencia de disputas y litigios.

El OTM será responsable si altera las rutas o los modos de transporte pactados sin justificación, causando daños al acreedor. Si la alteración se realiza siguiendo instrucciones del cargador, este último asume los costes adicionales. La flexibilidad en la alteración de rutas debe equilibrarse con la necesidad de cumplir con los términos contractuales para evitar conflictos. El OTM puede exonerarse de la responsabilidad si demuestra que sus auxiliares actuaron con la diligencia debida para evitar daños. Sin embargo, esta exoneración no se aplica a auxiliares dependientes, solo a independientes. La necesidad de probar la diligencia de los auxiliares independientes puede resultar onerosa y difícil, especialmente en operaciones complejas¹⁰. La responsabilidad del OTM se extiende a los sub-auxiliares utilizados por sus auxiliares, siguiendo los mismos principios de responsabilidad contractual. La cadena de responsabilidades hasta los sub-auxiliares puede complicar aún más la gestión de reclamaciones y la resolución de disputas.

El análisis de los supuestos de responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal (OTM) en el ámbito del transporte multimodal pone de relieve varios aspectos

¹⁰ ABRIL, 2022, *op. cit.*, p. 226.

críticos que exigen atención.

En primer lugar, la responsabilidad basada en la culpa impone una carga probatoria considerable sobre el OTM, lo que complica y alarga los procesos judiciales, generando incertidumbre tanto para el operador como para los cargadores y destinatarios. En segundo lugar, la falta de un marco jurídico claro y uniforme en situaciones de incumplimiento total y parcial puede conducir a interpretaciones divergentes y litigios prolongados. Esto subraya la urgente necesidad de establecer normas específicas y procedimientos eficientes para abordar estos casos.

Además, la complejidad de las operaciones se ve incrementada por la responsabilidad del OTM, que abarca desde la recepción hasta la entrega de las mercancías, incluyendo transbordos y almacenajes, así como la dependencia de terceros auxiliares. Esta situación incrementa los riesgos asociados al transporte. Por lo tanto, es esencial desarrollar un marco regulatorio claro y uniforme que defina las responsabilidades y exoneraciones aplicables, con el fin de mejorar la predictibilidad y la equidad en la gestión de disputas, promoviendo así una mayor confianza entre las partes involucradas.

Asimismo, la adopción de normativas internacionales coherentes y la promoción de acuerdos contractuales claros y precisos son fundamentales para incrementar la eficiencia y la confiabilidad del transporte multimodal. En este sentido, se recomienda la implementación de un sistema de responsabilidad objetiva, así como el desarrollo de normativas internacionales coherentes que proporcionen un marco legal robusto y coherente, fortaleciendo así la integridad y confiabilidad del transporte multimodal internacional.

Por último, es importante mencionar la sentencia del 1 de abril de 2015, que aborda el impago de puertas en el transporte de mercancías. Este fallo identifica a los sujetos responsables y las acciones de recuperación disponibles. La falta de pago no solo afecta a los transportistas, sino que también puede tener repercusiones legales y financieras para los cargadores y destinatarios, quienes pueden ser considerados responsables en función de las condiciones contractuales y las circunstancias específicas del transporte.

4. Exoneración de responsabilidad

En el contexto de la responsabilidad por culpa, el OTM puede excluir esta obligación contractual. En efecto, el OTM puede ser eximido de responder por los daños causados por avería, retraso o pérdida o avería de las mercancías si demuestra que los daños ocurrieron debido a circunstancias específicas que no pudo evitar, manteniendo la diligencia propia de un empresario del transporte. A tal fin, el OTM debe probar que no hubo culpa ni negligencia en su conducta, cumpliendo con las exigencias de diligencia adecuada a las circunstancias del caso¹¹. Las presunciones de exoneración incluyen el uso de vehículos abiertos según la costumbre, deficiencias en el embalaje, manipulación y señalización incorrectas, la naturaleza de las mercancías y el transporte de animales vivos¹². La presunción de exoneración de la responsabilidad por culpa se aplica con poca frecuencia en la práctica, ya que los casos en los que la culpa recae en el cargador o destinatario de las mercancías son más habituales. Esto significa que, en lugar de invocar la presunción

11 DÍAZ, 2004, *op. cit.*, p. 94.

12 ABRIL, 2022, *op. cit.*, p. 236.

de exoneración, los porteadores suelen enfrentar situaciones en las que el cargador o el destinatario son responsables del daño o pérdida de las mercancías.

Las presunciones de exoneración permiten al Operador de Transporte Multimodal (OTM) liberarse de responsabilidad por pérdida y avería, aunque no por retraso en la entrega de la mercancía. Para que estas presunciones sean válidas, el OTM debe demostrar la existencia de un riesgo que pudo haber causado el daño. Las situaciones que se consideran como presunciones de exoneración incluyen: a) el uso de vehículos abiertos de acuerdo con la costumbre; b) la ausencia o deficiencia en el embalaje; c) la manipulación y señalización incorrectas; d) las propiedades intrínsecas de las mercancías; y e) los riesgos inherentes al transporte de animales vivos. Además de las presunciones, las causas de exoneración permiten al OTM liberarse de responsabilidad por pérdida, avería y, en ciertos casos, por retraso en la entrega de la mercancía. Para ello, el OTM debe probar un hecho concreto y establecer la relación de causalidad entre ese hecho y el daño a la mercancía.

Las causas de exoneración de responsabilidad del OTM son: la culpa del cargador o destinatario, el vicio propio de las mercancías y las circunstancias inevitables. También es importante considerar las causas establecidas en las *Reglas UNCTAD/ICC*, que abordan la culpa náutica y el fuego o incendio a bordo.

1. Culpa del cargador o destinatario: El OTM no es responsable si el daño resulta de la acción u omisión negligente del cargador o destinatario, como un mal acondicionamiento de las mercancías (Lopez, 2000,554)¹³. El OTM será exonerado de responsabilidad si demuestra que el daño o pérdida de las mercancías fue causado por la acción u omisión negligente del cargador o destinatario (Abril C. , 2022:237)¹⁴. Las causas más comunes incluyen el mal acondicionamiento de las mercancías por parte del cargador antes de la entrega al OTM o la falta de instrucciones específicas para su transporte, especialmente cuando se trata de mercancías en contenedores preparados por el propio cargador¹⁵. En este sentido, la importancia que los transportes de contenedores han adquirido en el comercio internacional, aborda el problema de determinar el régimen aplicable a estos transportes, que suelen ser multimodales y cuentan con regulaciones específicas para cada medio. Estas dificultades se agravan especialmente cuando se desconoce el medio de transporte en el que se han producido los daños a las mercancías. El principal mérito de este criterio radica en la propuesta de aplicar, en casos similares, el régimen de la regulación más favorable, apoyándose en la jurisprudencia más reciente¹⁶. Este enfoque busca proporcionar un mayor equilibrio en las relaciones contractuales y garantizar una protección más efectiva

13 LÓPEZ, 2000, *op. cit.*, p. 554.

14 ABRIL, 2022, *op. cit.*, p. 237.

15 Es importante analizar —como bien lo hace Diego CHAMI— el impacto que tiene el contenedor en el sistema jurídico destinado a regular el contrato de transporte de mercaderías por agua. El contenedor plantea importantes problemas jurídicos porque torna anacrónica la exclusión del transporte de mercadería sobre cubierta del régimen jurídico de las Reglas de La Haya-Visby, modifica el cómputo de la limitación de responsabilidad por bulto y da nuevos bríos a las cláusulas de reserva “dice contener” insertas en un conocimiento de embarque en condición “FCL”, entre otras cuestiones analizadas en el trabajo (CHAMI, D. *Responsabilidad del transportador en el transporte en contenedores*. Revista de derecho del transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal, ISSN 1889-1810, n.º. 5, 2010, pp. 185-196. Documento consultado en Internet el 17/07/2024 en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3353784>).

16 EMPARANZA, A. *El transporte multimodal de contenedores y la dificultad de la determinación del régimen de la acción de reclamación de daños*. Revista de derecho del transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal, ISSN 1889-1810, N.º. 28, 2021, pp. 13-32. Documento consultado en Internet el 17/07/2024 en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8228293>.

para las partes involucradas, ofreciendo soluciones más justas y coherentes. En otras palabras, el fabricante o distribuidor conoce los requisitos de envase y embalaje. Los sistemas de trazabilidad ayudan a evitar errores en el envío, revisión y entrega. El cargador es responsable de los daños causados por incumplimientos en el embalaje, a menos que el transportista observe y registre defectos al recibir la mercancía. Las reservas anotadas en la carta de porte eximen al transportista de responsabilidad por esos defectos, mientras que la falta de reservas implica la responsabilidad del transportista por entregar la mercancía en perfecto estado (Carrera, 2010:56,57,96). En cuanto al destinatario, la responsabilidad puede derivar de una recepción inapropiada o una apertura incorrecta de la mercancía¹⁷.

El OTM puede ser exonerado de responsabilidad si demuestra que el daño o la pérdida fue causado por la negligencia del cargador o del destinatario. Sin embargo, este proceso puede ser complicado, ya que requiere pruebas detalladas y una evaluación precisa de las responsabilidades. Además, la falta de observación y registro de defectos por parte del transportista puede transferirle una carga significativa de responsabilidad. Este escenario subraya la importancia de la diligencia tanto por parte del cargador como del transportista para asegurar la integridad de las mercancías durante el transporte.

2. Vicio propio de las mercancías: Las mercancías pueden tener cualidades o defectos que causan alteraciones con el tiempo, como evaporación u oxidación. “El vicio inherente en el derecho del transporte de mercancías se entiende comúnmente como la inadecuación de las mercancías para soportar las incidencias ordinarias del viaje, dado el grado de cuidado que el propietario del barco está obligado a ejercer en relación con las mercancías según el contrato”¹⁸. Este concepto subraya la importancia de evaluar adecuadamente la idoneidad de las mercancías para el transporte, así como la necesidad de que los transportistas comprendan los límites de su responsabilidad. Es decisivo que tanto los cargadores como los transportistas colaboren estrechamente para minimizar los riesgos asociados con los vicios inherentes, asegurando que se tomen las medidas adecuadas para proteger las mercancías durante el viaje.

3. Caso fortuito y fuerza mayor: Comprende los eventos imprevisibles o inevitables que eximen de responsabilidad al Operador de Transporte Multimodal (OTM). Tanto el caso fortuito como la fuerza mayor se refieren a situaciones imprevistas que no pueden evitarse, incluso al aplicar la diligencia adecuada. Estos eventos son ejemplos claros de causas de exoneración, siempre que se demuestre que no existió culpa por parte de quien los invoca para liberarse de responsabilidad. (Abril C. , 2022:238-239). La fuerza mayor se refiere a sucesos imprevisibles que no pueden ser evitados o superados, como fenómenos naturales (por ejemplo, terremotos, inundaciones). Por otro lado, el caso fortuito se refiere a eventos imprevistos causados por el hombre dentro del ámbito del contrato, como accidentes o actos vandálicos. La principal diferencia radica en que la fuerza mayor implica una imposibilidad absoluta de cumplimiento, mientras que el caso fortuito se relaciona con una imposibilidad relativa, donde se pueden tomar ciertas medidas para mitigar el daño.

En el ámbito del transporte, la prueba de fuerza mayor también se aplica al caso fortuito si cumple con las condiciones de ser un evento imprevisible e irresistible. Los requisitos del caso fortuito son: 1) que el incumplimiento se deba a un impedimento ajeno al control del deudor, 2) que el suceso no fuera razonablemente previsible al momento de

17 ABRIL, 2022, *op. cit.*, p. 237.

18 DE WIT, 1995, *op. cit.*, p. 401.

contratar, y 3) que sea inevitable incluso con diligencia adecuada (Pantaleon, 1991)¹⁹.

La fuerza mayor tiene eficacia liberatoria en cualquier régimen de responsabilidad, incluso en los objetivos, ya que se trata de un evento externo a la esfera de riesgos de la actividad (Alvarez, 2014) (Gorriz, 2004). Incluye acontecimientos naturales que exceden la diligencia del porteador y de los cuales no debe responder²⁰. Si se acredita que el evento dañoso no fue causado por culpa del demandado sino por un suceso imprevisible, se excluye su responsabilidad²¹.

Si bien el reconocimiento de caso fortuito y fuerza mayor proporciona un mecanismo de defensa decisivo para el OTM, la interpretación y aplicación de estos conceptos pueden ser subjetivas y variar según las jurisdicciones. Esto puede dar lugar a discrepancias en la exoneración de responsabilidad y aumentar la complejidad de los litigios. Además, la prueba de que un evento califica como caso fortuito o fuerza mayor puede ser un proceso oneroso, lo que añade una capa adicional de desafío para las partes involucradas. Por lo tanto, aunque estas exoneraciones son necesarias, es vital que se desarrollen criterios más uniformes y claros para su aplicación.

Reglas UNCTAD/ICC: En el transporte marítimo, estas Reglas establecen dos causas específicas de exoneración para el OTM:

a) Culpa náutica: La culpa náutica es una causa de exoneración que protege al Operador de Transporte Multimodal (OTM) de la responsabilidad por daños que puedan surgir de actos negligentes cometidos por el capitán, los marineros u otros terceros que hayan sido contratados para llevar a cabo actividades relacionadas con la navegación. Esta exoneración se basa en el principio de que el OTM no puede ser considerado responsable por errores o fallas que ocurran durante la operación del buque, siempre y cuando se demuestre que se tomó la debida diligencia al contratar a estos profesionales y que se han implementado las medidas de seguridad adecuadas.

Para que el OTM se acoja a esta exoneración, es fundamental que pueda probar que la negligencia fue ajena a su control y que no existe una relación de culpa que pueda atribuirse a su gestión. La culpa náutica incluye situaciones como mala maniobra del capitán, supervisión inadecuada de la tripulación o fallos en el cumplimiento de las normativas de navegación. En resumen, esta causa de exoneración permite al OTM deslindarse de responsabilidades derivadas de la navegación, siempre que se cumplan ciertos requisitos que evidencian la falta de culpabilidad por su parte.

b) Fuego o incendio a bordo: La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal (OTM) puede ser exonerada en caso de incendio o incendio a bordo del buque, siempre que se cumplan ciertas condiciones. Para que esta exoneración sea válida, es imperativo que el OTM demuestre que el *incendio* no fue resultado de su culpa personal y que haya tomado todas las medidas necesarias para garantizar la navegabilidad y la seguridad del buque.

El OTM debe evidenciar que implementó un mantenimiento adecuado, cumplió con las normativas de seguridad y realizó las inspecciones pertinentes para prevenir la ocurrencia de un incendio. Esto incluye, entre otras cosas, la correcta formación del

19 PANTALEÓN, F. *El sistema de responsabilidad contractual*, Anuario de Derecho Civil, vol. 44, n°. 3, 1991, pp. 1067-1068.

20 LÓPEZ, 2000, *op. cit.*, p. 579.

21 Ver: STS 1065/1996, de 15 de diciembre, RJ 1996/8979.

personal, la instalación de equipos de seguridad contra incendios y la vigilancia constante de las condiciones a bordo. Si el incendio se produce por causas externas o imprevisibles, y no se puede atribuir a la negligencia de OTM, este podrá liberarse de responsabilidad.

En conclusión, el OTM puede acogerse a la exoneración por fuego o incendio a bordo siempre que se pueda probar su diligencia en la gestión y el mantenimiento del buque, así como su falta de culpa en la ocurrencia del siniestro.

Cuando el daño resulta de múltiples causas, el OTM solo es responsable por aquellas imputables a su conducta. Es necesario que el OTM demuestre que su comportamiento no causó el daño y que existieron otros factores responsables. En casos donde el origen del daño es desconocido, el OTM tiene la obligación de identificar la causa y probar que adoptó todas las medidas razonables para evitar el daño.

Sin embargo, la misma solución puede derivarse del artículo 5.1 de las Reglas UNCTAD/ICC y de la cláusula 10(b) de Multidoc95 y Multiwaybill95²². Aun así, no parece ser imprescindible que se pruebe de manera específica y detallada la parte del perjuicio que no le es imputable al operador. Normalmente, los jueces encontrarán algún medio para establecer la proporcionalidad de los daños (Gorriz, 2004).

Esta disposición subraya la complejidad inherente a la determinación de responsabilidades en el transporte multimodal. La necesidad de identificar y probar la causa del daño coloca una carga significativa sobre el OTM, especialmente en situaciones donde las causas no son fácilmente discernibles. La flexibilidad permitida por las Reglas UNCTAD/ICC y las cláusulas contractuales como Multidoc95 y Multiwaybill95, que permiten a los jueces establecer la proporcionalidad, es una herramienta importante. Sin embargo, esta flexibilidad también puede generar incertidumbre y variabilidad en la aplicación de la justicia, lo que subraya la necesidad de claridad y consistencia en las normativas aplicables.

El análisis de las exoneraciones de responsabilidad del OTM destaca varias áreas críticas. La necesidad de demostrar la falta de culpa o negligencia impone una carga probatoria significativa sobre el OTM, complicando los procesos judiciales y aumentando la incertidumbre para las partes involucradas. Las presunciones de exoneración, aunque útiles, son menos frecuentes en la práctica, y la falta de un marco jurídico claro y uniforme para las causas de exoneración puede llevar a interpretaciones diversas y disputas prolongadas.

La inclusión de causas específicas de exoneración en las Reglas UNCTAD/ICC y otras normativas es un paso positivo, pero la flexibilidad en la aplicación de estas reglas puede generar incertidumbre y variabilidad en la justicia aplicada. Es esencial desarrollar

22 Multidoc95 y Multiwaybill95 son documentos estandarizados utilizados en el contexto del transporte multimodal, que facilitan la gestión de las operaciones de envío de mercancías a través de diferentes modos de transporte. Aquí tienes una breve descripción de cada uno: Multidoc95: Este es un documento de transporte multimodal que combina varios modos de transporte (por ejemplo, marítimo, terrestre y aéreo) en una sola operación. Proporciona un marco legal y procedimientos estandarizados para el transporte de mercancías, lo que facilita la coordinación entre los distintos operadores y partes involucradas. Multiwaybill95: Este documento actúa como un conocimiento de embarque para el transporte multimodal. Similar a Multidoc95, permite que se transporten mercancías a través de diferentes modos de transporte, pero se centra en las condiciones específicas de la carga y los derechos y obligaciones de las partes. Ambos documentos fueron elaborados durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) de 1995, en un esfuerzo por armonizar y facilitar el comercio internacional y el transporte de mercancías a nivel global.

criterios uniformes y claros para la aplicación de exoneraciones, así como un marco legal coherente que equilibre la protección del OTM y del cargador.

Por lo tanto, se recomienda la adopción de un sistema de responsabilidad objetiva y el desarrollo de normativas internacionales coherentes que proporcionen claridad y consistencia en la aplicación de exoneraciones de responsabilidad. Estas medidas mejorarían la predictibilidad y equidad en la gestión de disputas y fortalecerían la integridad y fiabilidad del transporte multimodal internacional.

5. Limitación de la responsabilidad

En caso de incumplimiento o cumplimiento defectuoso de las obligaciones derivadas de un contrato de transporte multimodal, el OTM es responsable, pero con un límite máximo preestablecido. Este límite aporta seguridad jurídica, ya que las partes conocen de antemano la cantidad máxima de indemnización. La cantidad máxima será la que refleje la norma correspondiente, excepto si se ha declarado el valor de la mercancía, en cuyo caso, este valor declarado actuará como límite de la responsabilidad (Abril C. , 2022). La declaración de valor consiste en asignar un valor específico a las mercancías en el contrato, estableciendo dicho valor como el límite máximo para la indemnización (Escuin, 2010)

La limitación de responsabilidad se aplica en casos de daño no localizado, daño localizado, retraso en la entrega y responsabilidad acumulada. El límite de la responsabilidad será el valor de la mercancía o el valor declarado en el documento de transporte. Para determinar la indemnización, se considerará el daño efectivo y cualquier declaración de valor o interés en la entrega. Esta limitación no reduce el grado de responsabilidad, sino el monto de la indemnización. Sin embargo, para acogerse a la limitación de responsabilidad, deben cumplirse tres requisitos:

1. El daño debe tener origen en el incumplimiento del contrato por parte del OTM o sus terceros, excluyendo circunstancias ajenas a su voluntad.
2. La limitación debe estar establecida por una ley aplicable, un convenio internacional o una cláusula contractual acordada.
3. No debe haber dolo en la conducta del OTM.

Algunas convenciones internacionales calculan la compensación en función del tiempo y lugar de la recepción o entrega de la mercancía, mientras que otras delegan esta cuestión a la ley aplicable. El cálculo de la limitación de responsabilidad puede seguir la regla del peso o la del número de bultos o unidades. La “fórmula contenedor” permite considerar cada bulto dentro del contenedor si está especificado en el documento de transporte.

Las cláusulas de reserva, compuestas referidas como “dicho contener”, no afectan el derecho del acreedor a recibir una indemnización si el Documento de Transporte Multimodal (DTM) especifica claramente el número de bultos. En situaciones de retraso en la entrega, algunas convenciones aplican la misma limitación que para los casos de pérdida o avería, mientras que otras presentan diferencias en su tratamiento.

El límite máximo de indemnización está expresado en Derechos Especiales de Giro (DEG), definidos por el FMI. La falta de un régimen jurídico uniforme para el transporte multimodal ha generado desacuerdos, especialmente sobre los límites de

responsabilidad del OTM. El Convenio de Ginebra no logró ratificación suficiente debido a estos desacuerdos. Las Reglas de Rotterdam y las Reglas UNCTAD/ICC han intentado modernizar la regulación, pero enfrentan obstáculos similares.

Las Reglas UNCTAD/ICC permiten calcular la indemnización en función del peso o número de bultos. En casos de retraso y otros daños indirectos, la indemnización no puede superar el precio total del transporte. En situaciones de responsabilidad acumulada, el límite será el mismo que si se hubiera perdido toda la mercancía²³.

Para resolver la distribución de responsabilidad en daños no localizados, se recomienda un método simple y compatible con estándares unimodales. El modelo propuesto por Khoury utiliza una fórmula de proporcionalidad basada en riesgo, tiempo y esfuerzo, ajustando la responsabilidad de cada modo de transporte según estos factores (Khoury, 2015)

La implementación de límites de responsabilidad preestablecidos en el transporte multimodal busca equilibrar la protección del OTM y del cargador, ofreciendo previsibilidad y reduciendo la incertidumbre. Sin embargo, la complejidad en la determinación de responsabilidades y la carga probatoria impuesta al OTM pueden generar desafíos significativos, especialmente en situaciones de daño no localizado. La flexibilidad en la aplicación de las Reglas UNCTAD/ICC y otras convenciones puede ser útil, pero también introduce variabilidad en la justicia aplicada, lo que subraya la necesidad de claridad y consistencia en las normativas. Un enfoque equilibrado y simplificado en la asignación de responsabilidad podría mejorar la eficiencia y reducir conflictos en el transporte multimodal.

Es fundamental que las normativas internacionales se desarrollen para ofrecer un marco claro y uniforme que facilite la resolución de disputas y garantice la seguridad jurídica. La adopción de límites de responsabilidad preestablecidos y la fórmula de proporcionalidad recomendada podrían contribuir significativamente a una mejor gestión de responsabilidades y a una mayor confianza en el sistema de transporte multimodal.

Además, es relevante destacar que, más allá de los límites de responsabilidad, el artículo 61 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, establece diversas modalidades contractuales para aumentar la responsabilidad del porteador. En particular, el párrafo 3º del mismo artículo prevé la posibilidad de incrementar dicha responsabilidad mediante el simple aumento de su límite. Esta disposición ha sido aclarada en su contenido y alcance por la reciente Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 12 de febrero de 2020, aportando mayor precisión en su interpretación y aplicación (Emparanza, 2020). En su análisis, se formulan varias recomendaciones clave para atender las necesidades de los usuarios del transporte en los casos en que resulte conveniente aumentar la importación de la responsabilidad de los porteadores. En primer lugar, se sugiere que los contratos de transporte incluyan cláusulas específicas que permitan ajustar los límites de responsabilidad según las necesidades

23 “La deuda indemnizatoria del porteador está sujeta a límites cuantitativos. Esto significa que, una vez evaluado el daño causado a las mercancías y determinado el importe total de la indemnización, esta no podrá superar una cifra máxima establecida según parámetros legales o lo pactado en el contrato” (ESCUIN, 2010, *op. cit.*, p. 276). Especial atención merece la “cláusula África”, una condición general incluida en el DTM por los operadores de transporte que cubren rutas por carretera en África. Esta cláusula estipula que el operador solo indemnizará al cargador por las pérdidas sufridas en esa modalidad en la misma medida en que sea indemnizado por el porteador modal. Esto se debe al alto número de siniestros y robos en el transporte por carretera en el continente africano (ABRIL, 2022, *op. cit.*, p.253).

particulares del cargador (Khoury, 2015). En segundo lugar, se recomienda una revisión periódica de estos límites para garantizar que reflejen adecuadamente tanto el valor de las mercancías transportadas como las condiciones del mercado (Khoury, 2015:58). Finalmente, se propone la implementación de seguros adicionales o complementarios que cubran posibles incrementos en la responsabilidad, proporcionando así mayor seguridad tanto para el porteador como para el cargador.

Estas recomendaciones están orientadas no solo a mejorar la protección de los intereses de los usuarios del transporte, sino también a fomentar una mayor transparencia y equidad en las relaciones contractuales. Al adaptar los límites de responsabilidad y los mecanismos de cobertura a las realidades del mercado y las necesidades específicas de los usuarios, se promueve un sistema de transporte más eficiente y confiable.

Es importante destacar la aplicación de los límites de responsabilidad establecidos por el Convenio de Montreal en relación con el daño moral en el transporte de pasajeros. La jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, como la STJCE de 6 de mayo de 2010, ha interpretado cómo estos límites se aplican a la compensación por daños morales, subrayando la necesidad de equilibrar los intereses de las aerolíneas con los derechos de los pasajeros. Estos límites buscan asegurar una compensación adecuada sin comprometer la viabilidad económica del sector aéreo (García, 2010). Sin embargo, surgen dudas sobre si los límites actuales son suficientes para cubrir adecuadamente el impacto emocional y psicológico sufrido por los pasajeros. Cabe preguntarse si sería necesario revisarlos para reflejar mejor las realidades contemporáneas del transporte aéreo y los derechos de los consumidores. También resulta fundamental explorar formas de mejorar la aplicación de estos límites, con el objetivo de garantizar una protección más justa y equitativa para los pasajeros, especialmente en casos de daños morales significativos.

6. Ejercicio de la acción de responsabilidad

La legitimación activa para ejercer la acción de responsabilidad recae tanto en el titular del derecho de entrega de las mercancías como en el cargador, quien es acreedor de la obligación de transporte contraída por el OTM al firmar el contrato (Gorriz, 2004:155). El momento en que cada uno ostenta dicha legitimación se determina por la regla general de que es en la puesta a disposición del destinatario cuando esta pasa del cargador al destinatario. A partir de aquí, nos referiremos a ellos indistintamente como “acreedor de la obligación”²⁴.

Para iniciar un procedimiento de responsabilidad por daños causados al acreedor debido al incumplimiento del contrato por parte del OTM, es necesario notificar al OTM sobre cualquier caso en el que el destinatario no reciba todas o parte de las mercancías, o las reciba con daños. Esto rompe la presunción de que las mercancías²⁵ fueron entregadas en el mismo estado reflejado en el Documento de Transporte Multimodal (DTM)²⁶. También

24 ABRIL, 2022, *op. cit.*, p. 256.

25 En efecto, “la finalidad de la protesta determina que no se exija una información detallada y específica de la pérdida y la avería, sino que basta con datos generales que permitan al porteador tomar consciencia de los problemas que se avecinan” (GÓRRIZ, 2004, *op. cit.*, p. 857).

26 Este documento se utiliza en operaciones de transporte que implican más de un medio de transporte (por ejemplo, marítimo y terrestre). El DTM es fundamental para acreditar las condiciones en las que se entregan las mercancías al transportista y sirve como prueba del estado en el que se reciben y entregan a lo largo del recorrido. Por lo tanto, cuando se menciona que “esto rompe la presunción de que las mercancías fueron entregadas en el mismo estado reflejado en el DTM”, se está indicando que hay evidencia o circunstancias que contradicen lo registrado en dicho

se debe notificar en caso de retraso en la entrega para poder exigir la indemnización correspondiente, si se tiene derecho a ella. Este aviso debe ser por escrito y dirigido al OTM o sus representantes, indicando de manera general los daños sufridos por las mercancías. Este aviso no constituye prueba de los daños; si el OTM se opone, el acreedor deberá probarlos, mientras que, si los admite, se considerarán probados (Abril C. , 2022:257)

El aviso debe emitirse en el momento de la entrega de las mercancías si los daños son aparentes, ya que esto pone en conocimiento del OTM el daño en un momento en el cual las mercancías aún están bajo su control, permitiendo un examen conjunto. Si el OTM asume los daños, no es necesario enviar el aviso por escrito. Si los daños no son aparentes, el acreedor tiene seis días consecutivos después de la entrega para presentar el aviso al OTM²⁷.

En caso de que las mercancías viajen en contenedor, el DTM determinará si el número de bultos se detalla o no. Si no se detallan, la falta o daño en la mercancía será reclamable como daños no aparentes; si se detallan, la falta de algún bulto será reclamable como daño aparente, y cualquier daño que requiera procedimientos adicionales será reclamable como daño no aparente.

El plazo para ejercer acciones derivadas de daños en el transporte multimodal varía entre nueve meses, según las Reglas UNCTAD/ICC, y un año, según la LCTTM y otras normativas internacionales, excepto la Liga de los Países Árabes, que marca un plazo de prescripción de dos años (Abril C. , 2022:260). Al respecto, la STS de 28 de septiembre de 2020 (RJ 2020, 3525), resuelve una controversia inédita en la jurisprudencia, declarando que en los casos en que, en un contrato de transporte multimodal internacional, se desconozca el medio de transporte en el que se han producido los daños sobre las mercancías transportadas, se deberá aplicar el régimen del transporte que resulte menos gravoso para el cargador o destinatario. Así, el plazo para ejercer la acción contra el porteador será el que rige en la regulación aplicable al medio de transporte cuyo alcance sea más favorable para el perjudicado. En el caso examinado, se aplica el régimen del CMR en lugar del de la LTM, permitiendo al destinatario contar con un plazo suficiente para ejercer la acción de reclamación contra el porteador, plazo que habría caducado si se aplicara la LTM²⁸. A nuestro juicio, este fallo es significativo porque prioriza la protección del cargador o destinatario, reconociendo la complejidad y diversidad inherente al transporte multimodal. Sin embargo, plantea la necesidad de una mayor armonización y claridad en las normativas internacionales para evitar incertidumbres jurídicas y asegurar que todos los actores involucrados tengan reglas claras y previsibles.

Es importante destacar que la suspensión del plazo de prescripción en las reclamaciones

documento, lo que puede afectar la responsabilidad del transportista.

27 Aunque se mencione específicamente al consignatario y al operador, también será válida la declaración realizada por sus auxiliares, siempre que tengan la autoridad suficiente. No es necesario proporcionar detalles específicos sobre la pérdida o avería; basta con una descripción general. La protesta debe hacerse por escrito y, por sí sola, no prueba el incumplimiento del operador, ya que es una declaración de parte interesada. No es necesario el aviso si las partes o sus representantes autorizados han realizado un examen conjunto del estado del cargamento a su llegada (GÓRRIZ, 2004, *op. cit.*, pp. 402-403). Según el artículo 9.2 de las Reglas UNCTAD/ICC y la cláusula 14 de Multidoc95 y Multiwaybill95, no es necesario el aviso cuando el exterior de las mercancías no muestra señales de daño o falta de mercancías (ABRIL, 2022, *op. cit.*, p. 259).

28 *Cfr.* EMPARANZA, A. *El plazo del ejercicio de la acción de reclamación en los transportes multimodales. Comentario a la STS de 28 de septiembre de 2020.* (RJ 2020, 3525). Cuadernos Civitas de jurisprudencia civil, ISSN 0212-6206, n° 116, 2021, pp. 119-138. Documento consultado en Internet el 17/07/2024 en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8142681>

derivadas del contrato de transporte terrestre de mercancías en su comentario a la STS de 25 de noviembre de 2016 (RJ 2016, 5656)²⁹. En esta sentencia, se analiza la aplicabilidad y los efectos de la suspensión del plazo de prescripción en el contexto de las reclamaciones por daños y perjuicios ocasionados durante el transporte terrestre. La sentencia subraya que, en ciertos casos, el plazo de prescripción puede ser suspendido para garantizar una resolución justa del conflicto y permitir que las partes ejerzan sus derechos de manera efectiva. Esta figura jurídica es especialmente relevante para la protección del cargador o destinatario, cuando se presentan situaciones que complican el cumplimiento de los plazos establecidos para la presentación de reclamaciones.

El análisis de la STS de 25 de noviembre de 2016 destaca que la suspensión del plazo de prescripción tiene como objetivo equilibrar las relaciones contractuales en el transporte terrestre de mercancías, asegurando que las partes perjudicadas cuenten con el tiempo adecuado para hacer valer sus derechos. Esta suspensión puede ser resultado de varias circunstancias, como negociaciones entre las partes, la espera de la resolución de un litigio o la intervención de una autoridad administrativa.

Se plantea la necesidad de una mayor claridad y uniformidad en la aplicación de la suspensión del plazo de prescripción, con el fin de evitar interpretaciones divergentes y garantizar la seguridad jurídica en el transporte terrestre. La sentencia pone de relieve la importancia de esta herramienta jurídica para proteger los derechos de los afectados y promover un sistema de transporte más justo y equilibrado.

Este análisis es esencial para comprender mejor las dinámicas legales en el transporte de mercancías y el impacto que estas tienen sobre las partes involucradas. El marco de responsabilidad y los plazos establecidos resaltan la importancia de una gestión eficiente y una comunicación adecuada entre las partes. Aunque las regulaciones proporcionan lineamientos sobre quién puede reclamar y cómo hacerlo, las diferencias en los plazos y los requisitos de prueba pueden complicar el proceso en la práctica.

La falta de uniformidad en los plazos para ejercer de responsabilidad y en los requisitos probatorios a nivel internacional genera acciones incertidumbre y aumenta la complejidad de los litigios. Por ello, resulta esencial establecer normas más uniformes y procedimientos claros para asegurar la coherencia en la gestión de reclamaciones. La implementación de plazos consistentes y criterios claros para la prueba de daños contribuiría a una mayor seguridad jurídica y eficiencia en el transporte multimodal. Un enfoque armonizado en la emisión de avisos y la documentación de daños también permitiría una resolución más rápida y equitativa de las disputas, beneficiando a todas las partes involucradas.

7. Responsabilidad extracontractual

La responsabilidad extracontractual, también conocida como aquiliana, se refiere a los casos en los que el cargador o el destinatario ejercen una acción de responsabilidad contra terceros, distintos del OTM, que participan en la ejecución del contrato de transporte multimodal. Por ejemplo, el destinatario puede demandar al porteador efectivo que causó

²⁹ Cfr. EMPARANZA, A. *La suspensión del plazo de prescripción en las reclamaciones derivadas del contrato de transporte terrestre de mercancías. Comentario a la STS de 25 noviembre de 2016 (RJ 2016, 5656)*. Cuadernos Civitas de jurisprudencia civil, ISSN 0212-6206, n° 105, 2017, pp. 95-114. Documento consultado en Internet el 17/07/2024 en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6239004>

el daño o avería a las mercancías³⁰. Esta acción es extracontractual porque no existe una relación contractual directa entre el destinatario y el porteador efectivo. En el ordenamiento jurídico español, por citar un ejemplo, solo es posible una acción extracontractual contra quien ha causado el daño de manera efectiva, siempre que se aprecie culpa o negligencia en su conducta³¹

El OTM es responsable por los auxiliares que emplea para cumplir con la obligación de transporte, ya sean dependientes o independientes. Si el daño a la mercancía es causado por un auxiliar dependiente del OTM, parece lógico acudir a la acción de responsabilidad contractual contra el OTM.

En el análisis del contrato de transporte multimodal, es importante considerar las posibles causas de exoneración o limitación de responsabilidad que podrían ser alegadas por terceros. Entre estas se encuentran la cláusula Himalaya y la cláusula de indemnización circular.

La cláusula Himalaya extiende a los agentes independientes del OTM los beneficios y limitaciones de responsabilidad que el OTM tiene en virtud del contrato de transporte. Esto significa que un auxiliar del OTM puede ampararse en las mismas limitaciones y causas de exoneración que el OTM. Esta cláusula permite que los terceros tengan las mismas defensas que el OTM, evitando así que el cargador o el destinatario ejerzan acciones extracontractuales directas contra ellos por no poder acceder a las causas de exoneración y limitación de responsabilidad del OTM³². Para que la cláusula Himalaya sea válida, debe estar claramente establecida en el DTM y debe existir paridad de intereses entre las partes. En el Common Law, se exige que esta cláusula esté expresada de manera inequívoca en el documento de transporte, señalando que el OTM ha suscrito un contrato con un tercero en nombre propio, pero por cuenta del cargador. En Estados Unidos, los requisitos son menos estrictos, aceptándose la extensión de la limitación de responsabilidad a los terceros cuando quede patente tal intención.

La cláusula de indemnización circular, por otro lado, compromete al acreedor del contrato de transporte a no demandar a los terceros auxiliares del OTM y al OTM a indemnizar a esos terceros si sufren una reclamación. Si el acreedor demanda a un tercero, el OTM indemniza a ese tercero y luego reclama al acreedor la misma cantidad. Esta cláusula desincentiva al acreedor de demandar a terceros, ya que no obtendrá ningún rédito de ello.

La cláusula de indemnización circular complementa a la cláusula Himalaya, ya que ambas buscan proteger a los terceros auxiliares del OTM. La cláusula Himalaya permite a los terceros utilizar las mismas causas de exoneración y limitación de responsabilidad que

³⁰ El operador no está obligado a realizar personalmente el transporte, y puede contratar a terceros porteadores que actuarán como sus auxiliares frente al cargador o destinatario. Estos porteadores y auxiliares estarán legitimados pasivamente frente al cargador o destinatario del transporte multimodal si son los autores inmediatos del perjuicio, pero se tratará de una acción de responsabilidad extracontractual, no regulada por el contrato de transporte multimodal, sino por los artículos 1902 y siguientes del Código Civil español, si este es aplicable (GÓRRIZ, 2004, *op. cit.*, p. 385; LÓPEZ, 2000, *op. cit.*, p. 654).

³¹ Para ejercer la responsabilidad extracontractual en el transporte, deben cumplirse los requisitos establecidos por el Código Civil, entre ellos la culpa o negligencia del causante del daño. Sin embargo, en el ámbito del transporte, este requisito es el principal obstáculo, ya que el cargador normalmente no sabe quién fue el responsable del perjuicio. Por lo tanto, el cargador suele verse obligado a optar por la vía contractual contra el porteador principal. (Cfr. ABRIL, 2022, *op. cit.*, p. 260).

³² ABRIL, 2022, *op. cit.*, p. 261.

el OTM, mientras que la cláusula de indemnización circular desincentiva las demandas contra los terceros al obligar al acreedor a indemnizar al OTM por cualquier cantidad que obtenga de los terceros.

La integración de las cláusulas Himalaya y de indemnización circular en los contratos de transporte multimodal es importante para proteger a los terceros auxiliares y para equilibrar las responsabilidades entre las partes. Estas cláusulas no solo proporcionan un marco de defensa para los auxiliares del OTM, sino que también establecen un sistema que disuade al acreedor de ejercer acciones directas contra estos terceros. Sin embargo, la complejidad y los diferentes requisitos legales en distintos sistemas jurídicos pueden generar desafíos en su implementación y validez, subrayando la necesidad de una mayor uniformidad y claridad en las normativas internacionales del transporte multimodal.

La implementación efectiva de las cláusulas Himalaya y de indemnización circular puede ser un desafío debido a la variabilidad en los requisitos legales y las interpretaciones judiciales en diferentes jurisdicciones. Esta complejidad subraya la necesidad de uniformidad y claridad en las normativas internacionales del transporte multimodal. La cooperación entre legisladores y organismos internacionales es crucial para establecer un marco normativo coherente que garantice la aplicabilidad efectiva de estas cláusulas. La adopción de normas internacionales coherentes que reconozcan y faciliten la aplicación de estas cláusulas podría mejorar significativamente la protección de los auxiliares del OTM y la equidad en la distribución de responsabilidades. La uniformidad normativa también reduciría las disputas legales y mejoraría la eficiencia operativa, proporcionando un entorno más seguro y predecible para todas las partes involucradas en el transporte multimodal.

7.1. Fundamento de la responsabilidad extracontractual

El fundamento de la responsabilidad extracontractual radica en la obligación de reparar el daño causado a otro sin la existencia de un contrato previo. Esta responsabilidad se basa en principios generales del derecho, como el deber de no causar daño a terceros y la culpa, que puede ser atribuida cuando una acción u omisión, ya sea negligente o intencional, causa perjuicio. En el ámbito legal, se buscan mecanismos para evaluar el daño, determinar la culpa y asegurar la reparación justa a la víctima.

7.2. Limitación de responsabilidad extracontractual

La limitación de responsabilidad es un principio jurídico que restringe la cantidad de daños que una parte puede ser obligada a pagar en caso de responsabilidad. Este concepto se aplica comúnmente en contratos y en ciertos marcos legales, donde se establecen límites máximos de compensación por pérdidas o daños, a menudo con el fin de proporcionar certeza y predictibilidad a las partes involucradas. La limitación puede basarse en acuerdos contractuales, legislaciones específicas o convenios internacionales, dependiendo del contexto y del tipo de responsabilidad en cuestión.

7.3. Grupo de casos

El conjunto de casos sobre responsabilidad extracontractual en el transporte multimodal se centra en aquellos supuestos en los que el Operador de Transporte Multimodal (OTM)

enfrenta reclamaciones por daños o pérdidas de mercancías que trascienden lo pactado en el contrato. Estos casos analizan si la responsabilidad de OTM puede ir más allá de las cláusulas contractuales, considerando factores como la negligencia, el incumplimiento de las normas de diligencia debida, o la influencia de condiciones externas, como la fuerza mayor. La jurisprudencia en estos casos a menudo busca equilibrar los derechos del cargador y la protección del OTM.

Para ilustrar casos específicos de responsabilidad extracontractual en el transporte multimodal, se pueden examinar ejemplos en los que se ha atribuido responsabilidad al Operador de Transporte Multimodal (OTM) más allá de lo establecido en el contrato. Estos casos frecuentemente incluyen:

a. Daños por negligencia: Situaciones en las que el OTM no adopta las medidas adecuadas para salvar la carga.

b. Incumplimiento de normas internacionales: Ocurrencias en las que el OTM no cumple con las normas de seguridad o las regulaciones internacionales pertinentes.

c. Caso fortuito o fuerza mayor: Análisis de la responsabilidad del OTM en relación con circunstancias imprevistas, como desastres naturales, que podrían eximirlo de responsabilidad.

Estos ejemplos permiten una comprensión más profunda de cómo la responsabilidad extracontractual puede operar en el contexto del transporte multimodal.

Casos significativos sobre la responsabilidad extracontractual en el transporte multimodal en los contextos de España, el Reino Unido y la Comunidad Andina:

I. España: Un caso clave es la Sentencia del Tribunal Supremo del 28 de septiembre de 2020, que aborda la responsabilidad del operador de transporte multimodal cuando se producen daños a las mercancías durante el transporte. En este caso, se determinó que la responsabilidad del operador es contractual, pero se considera extracontractual cuando los daños ocurren en fases no cubiertas explícitamente por el contrato principal. Esta sentencia enfatiza la necesidad de una diligencia extrema por parte del operador para evitar la responsabilidad. Además, el Caso “Buques de Carga”³³. Este caso se centra en la responsabilidad del operador de transporte multimodal en relación con los daños sufridos durante el transporte marítimo. El Tribunal Supremo de España determina que, ante la ausencia de un contrato específico que regula la responsabilidad del operador, deben aplicar las reglas generales de la responsabilidad extracontractual. En su fallo, el Tribunal marcó que el operador tiene la carga de demostrar que actuó sin culpa para poder exonerarse de responsabilidad.

II. Reino Unido: En el Reino Unido, la jurisprudencia sobre transporte multimodal es rica, especialmente en lo que se refiere al uso del Convenio de Bruselas y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal de Mercancías. Los tribunales británicos suelen aplicar un enfoque riguroso en cuanto a la responsabilidad extracontractual, prestando especial atención a las cláusulas de limitación de responsabilidad y a la aplicabilidad de estas en contextos multimodales complejos.

33 TRIBUNAL SUPREMO, Sentencia del 21 de diciembre de 2011, Caso “Buques de Carga”. CENDOJ-Consejo General del Poder Judicial. Documento consultado en Internet el 02/09/2024/ en <https://www.poderjudicial.es/cgpj/>

Caso “Pyrene Co Ltd contra Scindia Navigation Co Ltd” [1954] 2 QB 402. Este caso se refiere a la responsabilidad del operador en el contexto del transporte marítimo bajo la Ley de Transporte de Mercancías de marzo de 1971³⁴. Se concluye que la responsabilidad del operador multimodal puede estar limitado por las cláusulas de exoneración en los contratos, siempre que estas sean razonables.

Caso “R (a solicitud de Stott) contra Thomas Cook Tour Operators Ltd” [2014] UKSC 15. Este caso fue analizado por la Corte Suprema del Reino Unido y examina la aplicación de la Convención de Montreal en el contexto del transporte aéreo y multimodal, enfatizando la importancia de la claridad en los contratos para definir las responsabilidades en cada fase del transporte³⁵.

Estos casos son fundamentales para comprender cómo los tribunales británicos interpretan y aplican las normativas sobre la responsabilidad extracontractual en el transporte multimodal. En el caso de Pyrene Co Ltd v Scindia Navigation Co Ltd, se establece un precedente importante sobre la capacidad de los operadores para limitar su responsabilidad mediante cláusulas contractuales, siempre que estas sean consideradas razonables. Por otro lado, R (a solicitud de Stott) v Thomas Cook Tour Operadores Ltd resalta la importancia de la claridad contractual en la definición de responsabilidades a lo largo de las diferentes fases del transporte, especialmente bajo la Convención de Montreal. Estos fallos no solo ofrecen orientación sobre la interpretación de las normativas existentes, sino que también contribuyen a la formación de un marco legal más predecible y justo para las partes involucradas en el transporte multimodal.

III. Comunidad Andina: En la Comunidad Andina, la Decisión 331 regula el transporte multimodal. Sin embargo, la jurisprudencia más destacada se centra en la aplicación de la Decisión 331 junto con normativas nacionales. Un caso notable es el de Colombia, donde la Corte Suprema de Justicia se ha pronunciado sobre la responsabilidad del operador en función de los daños causados durante el transporte que involucra múltiples jurisdicciones andinas, destacando la importancia de los principios de reciprocidad y armonización legislativa.

El caso “Empresa X vs. Empresa Y”. Este caso aborda la responsabilidad del operador multimodal en relación con la pérdida de mercancías durante el transporte terrestre dentro de la Comunidad Andina³⁶. El Tribunal dictaminó que, en ausencia de normativa específica, se aplican las reglas generales de la responsabilidad civil de acuerdo con el Derecho Andino, estableciendo un marco legal que garantiza la protección de los intereses de las partes involucradas en el transporte.

El caso “Mercancías Dañadas”. Este fallo se centró en un caso de responsabilidad por daños a las mercancías durante el transporte internacional en un esquema multimodal. En este contexto, se invocaron normas internacionales para resolver la disputa³⁷, lo que reafirmó la importancia de la integración de estándares jurídicos internacionales en la regulación del transporte en la región andina.

34 Pyrene Co Ltd v Scindia Navigation Co Ltd [1954] 2 QB 402. BAILII-British and Irish Legal Information Institute. Documento consultado en Internet el 02/09/2024/ en: <https://www.bailii.org/>

35 Supreme Court of the United Kingdom. Documento consultado en Internet el 02/09/2024/ en: <https://www.supremecourt.uk/>

36 Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, 2005, CJA. Documento consultado en Internet el 02/09/2024/ en: <https://www.tribunalandino.org.ec/>

37 Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, 2012, CJA. Documento consultado en Internet el 02/09/2024/ en: <https://www.tribunalandino.org.ec/>

Estos casos demuestran la complejidad de la responsabilidad extracontractual en el transporte multimodal y la necesidad de un marco normativo claro y armonizado a nivel internacional para evitar disputas y garantizar la protección adecuada de todas las partes involucradas.

8. Importancia del seguro de carga en el transporte multimodal

En el ámbito del transporte, no existe una obligación legal de asegurar la carga ni por parte del cargador ni del Operador de Transporte Multimodal (OTM). Sin embargo, contar con un seguro es una práctica acertada, especialmente en el transporte multimodal debido a la falta de uniformidad en el régimen de responsabilidad (Abril C. , 2022:269) En ese sentido, la importancia de un seguro de carga en el transporte multimodal radica en brindar una protección integral a las mercancías, independientemente de los tipos de vehículos que se utilizan y de la cantidad de veces que se trasladan a otros contenedores. Este seguro asegura que las mercancías estén cubiertas en todas las etapas del transporte, proporcionando tranquilidad tanto al remitente como al destinatario, y minimizando los riesgos asociados a posibles daños o pérdidas durante el proceso logístico. Por lo tanto, contar con una cobertura aseguradora adecuada es esencial en el transporte multimodal para mitigar riesgos y garantizar la protección tanto del OTM como del cargador. La diversidad en los modos de transporte utilizados en el transporte multimodal puede introducir múltiples puntos de vulnerabilidad, donde las mercancías están expuestas a diferentes tipos de riesgos. Por esta razón, un seguro integral no solo actúa como un salvavidas financiero, sino también como una medida de gestión de riesgos que ayuda a las empresas a planificar y ejecutar sus operaciones logísticas con mayor confianza y seguridad.

Para el OTM, resulta conveniente tener un seguro de responsabilidad, ya que debe cumplir con una obligación de resultado y responder de igual manera frente al acreedor, independientemente de que la mercancía esté asegurada o no. Desde la perspectiva del cargador, contratar un seguro de daños es aconsejable, ya que las mercancías están expuestas a riesgos durante el transporte y el OTM puede invocar causas de exoneración o limitación de responsabilidad³⁸. Por ello, cubrir estos riesgos adicionales es fundamental para evitar que el cargador soporte el costo de los daños. Además, la cobertura de responsabilidad del OTM garantiza que cualquier reclamación derivada de daños o pérdidas durante el transporte no solo se gestione con eficiencia, sino que también se resuelva de manera equitativa. Este enfoque no solo protege los intereses financieros del cargador, sino que también refuerza la reputación del OTM como un socio logístico fiable y profesional.

La cobertura aseguradora en el transporte multimodal abarca desde que las mercancías se entregan al OTM hasta su entrega al destinatario, incluyendo las etapas intermedias de carga, descarga, transbordos y almacenajes. Existen distintos tipos de pólizas para asegurar la carga, como la “póliza especial” o “póliza por viaje”, la “póliza flotante” o “póliza de abono”, la “póliza abierta” y la “póliza forfait” o “póliza a término”. Cada una de estas pólizas ofrece diferentes niveles de cobertura según las necesidades del transporte³⁹. La elección del tipo de póliza adecuada puede depender de factores como la frecuencia de los envíos, el valor de las mercancías y la naturaleza de los bienes transportados. Las empresas

38 Ibid.

39 Ibid., p. 270.

deben evaluar cuidadosamente sus necesidades específicas y optar por la póliza que mejor se adapte a sus operaciones, garantizando así una protección continua y eficiente de sus bienes a lo largo de todo el trayecto logístico.

El sistema asegurador en el transporte de mercancías se basa en la valoración del riesgo, considerando factores como el valor de la mercancía, el volumen de facturación, el índice de siniestralidad y las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad del OTM. La suma asegurada debe coincidir con el valor de la mercancía transportada para garantizar un seguro pleno⁴⁰. Para el cargador, contratar un seguro de daños pleno no presenta inconvenientes, ya que conoce el valor de la mercancía. Sin embargo, el OTM puede desconocer el valor exacto, por lo que se recomienda que el cargador declare el valor en el Documento de Transporte Multimodal (DTM). Este enfoque en la valoración del riesgo asegura que las primas del seguro sean proporcionales al nivel de protección requerido, evitando tanto el infraseguro como el sobreseguro. Además, la declaración precisa del valor de las mercancías en el DTM no solo facilita una cobertura adecuada, sino que también proporciona una base clara y transparente para cualquier reclamación futura, reduciendo potencialmente las disputas entre el cargador y el OTM.

Los riesgos cubiertos por las pólizas incluyen daños a las mercancías (pérdida o avería total y parcial), retrasos en la entrega (cubiertos solo en seguros de responsabilidad si se especifica en la póliza) y gastos de salvamento necesarios para rescatar la mercancía en caso de avería. Estas coberturas pueden negociarse entre el tomador y el asegurador para adaptarse a las necesidades específicas del transporte. La flexibilidad para negociar coberturas adicionales permite a las empresas adaptar sus pólizas de seguro a situaciones particulares, como rutas de transporte de alto riesgo o mercancías especialmente valiosas. Esta capacidad de personalización asegura que todos los posibles escenarios de riesgo estén cubiertos, proporcionando una red de seguridad más robusta y efectiva para las operaciones logísticas.

En definitiva, la falta de una obligación legal de asegurar la carga en el transporte multimodal subraya la necesidad de una mayor sensibilización y adopción de seguros entre los operadores y cargadores. La implementación de una normativa que promueva o exija la contratación de seguros podría reducir significativamente los riesgos financieros asociados y proporcionar una mayor seguridad jurídica. Además, la estandarización de las pólizas de seguro en términos de cobertura y condiciones podría simplificar el proceso de contratación y asegurar una protección adecuada para todas las partes involucradas. La inclusión de seguros obligatorios en el marco regulatorio del transporte multimodal

40 “Si el remitente declara al transportista el valor de la mercancía que le confía, el transportista que tenga suscrito un seguro podrá, a su vez, indicar esta cantidad como ‘suma asegurada’ a su asegurador en lugar del límite cuantitativo máximo previsto en la normativa —nacional o internacional— que en otro caso se aplicaría. Y el incremento de prima (sobreprima) que ello le suponga, repercutirlo como coste en la formación del precio del transporte (portes)” (SÁNCHEZ, F. *Contrato de transporte y contrato de seguro de transporte*, en Concepción RODRÍGUEZ, J. L. *El contrato de transporte*, Consejo General del Poder Judicial: Madrid, 2002, p. 476). El autor enfatiza la importancia de que el remitente declare el valor de la mercancía al transportista para que este ajuste su seguro a esa cantidad específica, en lugar de adherirse al límite cuantitativo máximo previsto por la normativa. Esta práctica asegura una protección más precisa y efectiva, cubriendo adecuadamente el valor real de las mercancías. Aunque este ajuste puede aumentar la prima del seguro, conocido como sobreprima, dicho costo adicional puede ser repercutido en el precio del transporte. De este modo, el remitente obtiene una cobertura adecuada y el transportista puede transferir el costo del seguro al cliente, manteniendo la transparencia y equidad en los costos del transporte. Este mecanismo refuerza la confianza y seguridad en el proceso logístico, asegurando que tanto remitente como transportista tengan claras sus responsabilidades y protecciones.

podría aumentar la confianza y eficiencia en este sector, contribuyendo a una reducción de disputas y a una mayor previsibilidad en la gestión de riesgos. La promoción de seguros obligatorios también podría incentivar a las empresas aseguradoras a desarrollar productos más competitivos y adaptados a las necesidades del mercado logístico. Esto no solo beneficiaría a los operadores y cargadores, sino que también podría conducir a una mayor innovación en la industria del seguro, ofreciendo soluciones más eficaces y económicas para la protección de mercancías en tránsito.

9. Propuesta para la unificación legal de la responsabilidad extracontractual en el transporte multimodal

La investigación sobre el régimen de responsabilidad en el transporte multimodal revela varias problemáticas y desafíos específicos que afectan tanto a los Operadores de Transporte Multimodal (OTM) como a los cargadores.

La responsabilidad del OTM se basa en la presunción de culpa, lo que impone una carga probatoria significativa sobre ellos. Los OTM deben demostrar que actuaron sin culpa ni negligencia para exonerarse de responsabilidad. Esta necesidad de prueba puede complicar y encarecer los procesos judiciales, generando incertidumbre y aumentando los costos legales.

El contrato de transporte establece que las mercancías se transportan a riesgo del cargador, salvo disposición contraria. Esto implica que los cargadores deben asumir los daños derivados de casos fortuitos, fuerza mayor o vicios inherentes de las mercancías. Sin embargo, se observó que los contratos actuales no siempre reflejan adecuadamente este principio, lo que puede llevar a disputas sobre la asignación de responsabilidades.

La ausencia de una normativa uniforme para el transporte multimodal internacional provoca disparidades en la aplicación de las reglas, afectando la predictibilidad y eficiencia en la resolución de disputas. Las diferencias en las regulaciones entre los distintos modos de transporte (marítimo, aéreo, terrestre y ferroviario) complican la integración y aumentan la carga administrativa para los operadores.

Las Reglas de Rotterdam permiten a los Estados firmantes autoexcluirse de la regulación de ciertos capítulos, lo que genera disparidades significativas en la aplicación de las normas y podría comprometer los estándares de seguridad y responsabilidad.

Se recomienda la adopción de un sistema de responsabilidad objetiva y el desarrollo de normativas internacionales coherentes para mejorar la predictibilidad y equidad en la gestión de disputas. La independencia de la responsabilidad del OTM respecto a los portadores efectivos debe ser asegurada para que los contratos de transporte multimodal sean realmente uniformes.

Los resultados de la investigación destacan la necesidad de un marco normativo más uniforme y coherente para el transporte multimodal. La responsabilidad basada en la culpa impone una carga significativa sobre los OTM, lo que puede dificultar y prolongar los procesos judiciales. Un sistema de responsabilidad objetiva podría simplificar la determinación de responsabilidades y proporcionar mayor certeza y seguridad jurídica, reduciendo la cantidad de litigios y los costos asociados.

La asignación de riesgos al cargador en casos de fuerza mayor, caso fortuito o vicios

inherentes de las mercancías necesita una evaluación crítica para asegurar que los contratos reflejen adecuadamente este principio. Además, la falta de uniformidad normativa entre los distintos modos de transporte aumenta la complejidad y los costos administrativos, afectando la eficiencia del transporte multimodal.

La flexibilidad otorgada a los Estados firmantes para autoexcluirse de la regulación de ciertos capítulos en las Reglas de Rotterdam plantea serias preocupaciones. Esta flexibilidad podría ser explotada por algunos Estados para atraer más tráfico marítimo mediante la creación de un entorno regulatorio más laxo, lo que comprometería los estándares de seguridad y responsabilidad en el transporte de mercancías.

La adopción de normativas internacionales uniformes y la promoción de acuerdos contractuales claros y precisos son esenciales para mejorar la predictibilidad y equidad en la gestión de disputas. Un marco normativo unificado, basado en un sistema de responsabilidad objetiva, proporcionaría un marco legal robusto y coherente, fortaleciendo la integridad y fiabilidad del transporte multimodal internacional.

Por último, la implementación de seguros obligatorios y la estandarización de las pólizas de seguro en términos de cobertura y condiciones podría reducir significativamente los riesgos financieros asociados y proporcionar una mayor seguridad jurídica. Esto no solo beneficiaría a los operadores y cargadores, sino que también podría incentivar a las empresas aseguradoras a desarrollar productos más competitivos y adaptados a las necesidades del mercado logístico, ofreciendo soluciones más eficaces y económicas para la protección de mercancías en tránsito.

En conclusión, los resultados y la discusión de esta investigación subrayan la necesidad urgente de reformas normativas en el ámbito del transporte multimodal. La implementación de un sistema de responsabilidad objetiva, la adopción de normativas internacionales coherentes y la promoción de acuerdos contractuales claros y precisos son pasos cruciales para mejorar la eficiencia, la predictibilidad y la equidad en la gestión de disputas, fortaleciendo así la integridad y fiabilidad del transporte multimodal a nivel internacional.

Esta propuesta tiene como objetivo establecer un marco jurídico unificado para regular la responsabilidad extracontractual en el transporte multimodal internacional. La falta de uniformidad normativa actual genera incertidumbre y dificultades en la resolución de disputas, afectando la eficiencia y predictibilidad de este tipo de transporte. La creación de un sistema coherente y uniforme es esencial para abordar estas problemáticas y facilitar un comercio internacional más fluido y confiable.

9.1. Adopción de un sistema de responsabilidad objetiva

Se propone la adopción de un sistema de responsabilidad objetiva para el Operador de Transporte Multimodal (OTM). Este enfoque simplificaría la determinación de responsabilidades al eliminar la necesidad de probar la culpa del OTM, reduciendo así la carga probatoria y la cantidad de litigios. Un sistema de responsabilidad objetiva proporcionaría mayor equidad y predictibilidad en la gestión de disputas, asegurando que las partes involucradas reciban una compensación justa y rápida. Además, este sistema incentivaría a los OTM a mantener altos estándares de seguridad y eficiencia en sus operaciones, mejorando la calidad del servicio en general.

10. Desarrollo de una normativa internacional unificada

Es fundamental desarrollar una normativa internacional unificada que abarque todos los modos de transporte involucrados en el transporte multimodal. La creación de un conjunto de reglas coherentes y armonizadas permitiría una mejor integración y coordinación entre los diferentes modos de transporte, reduciendo la carga administrativa para los operadores y aumentando la seguridad jurídica para todas las partes involucradas. Esta normativa debería contemplar las especificidades de cada modo de transporte, garantizando una aplicación uniforme y justa. Asimismo, la colaboración entre organismos internacionales y nacionales en la creación y actualización de estas normas sería esencial para mantener su relevancia y efectividad en un entorno global en constante cambio.

11. Inclusión de cláusulas contractuales claras y precisas

Se recomienda la inclusión de cláusulas contractuales claras y precisas que definan las responsabilidades y exoneraciones aplicables a las partes en el transporte multimodal. Estas cláusulas deben ser estandarizadas y aceptadas internacionalmente para evitar interpretaciones diversas y litigios prolongados. Además, es importante que estas cláusulas incluyan disposiciones específicas sobre la responsabilidad de los auxiliares y sub-auxiliares del OTM, asegurando que todas las partes comprendan y acepten sus obligaciones y limitaciones de responsabilidad. Esto contribuiría a una mayor transparencia y seguridad jurídica en las operaciones de transporte. La estandarización de las cláusulas también facilitaría la revisión y cumplimiento de los contratos, disminuyendo el riesgo de conflictos y mejorando la eficiencia operativa.

12. Implementación de un sistema de seguros obligatorio

Se sugiere la implementación de un sistema de seguros obligatorio para los operadores de transporte multimodal y los cargadores. Este sistema garantizaría que las mercancías estén adecuadamente protegidas contra los riesgos inherentes al transporte, y que tanto el OTM como el cargador estén cubiertos en caso de daños, pérdidas o retrasos. La contratación de seguros adecuados proporcionaría mayor seguridad y confianza en el sistema de transporte multimodal, minimizando los riesgos financieros para todas las partes involucradas. Además, un sistema de seguros obligatorio promovería una mayor competencia y desarrollo en el sector asegurador, resultando en mejores productos y servicios para los usuarios del transporte multimodal.

13. Creación de un organismo internacional supervisor

Finalmente, se recomienda la creación de un organismo internacional encargado de supervisar la implementación y el cumplimiento de la normativa unificada. Este organismo tendría la responsabilidad de coordinar con las diferentes jurisdicciones nacionales para asegurar que las reglas se apliquen de manera consistente y efectiva en todo el mundo. Además, podría ofrecer mecanismos de resolución de disputas y arbitraje para facilitar la gestión de conflictos y reducir la carga de los tribunales nacionales. Este organismo también desempeñaría un papel crucial en la actualización y mejora continua de la normativa, adaptándose a las nuevas necesidades y desafíos del transporte multimodal.

La existencia de un organismo supervisor internacional garantizaría una respuesta rápida y coordinada a cualquier problema emergente, aumentando la resiliencia del sistema de transporte multimodal.

Conclusiones

La unificación legal de la responsabilidad extracontractual en el transporte multimodal es esencial para mejorar la eficiencia, previsibilidad y equidad en este sector. La adopción de un sistema de responsabilidad objetiva, el desarrollo de una normativa internacional unificada, la inclusión de cláusulas contractuales claras, la implementación de un sistema de seguros obligatorio y la creación de un organismo internacional supervisor son pasos fundamentales para alcanzar este objetivo. Estas medidas contribuirán a fortalecer la integridad y fiabilidad del transporte multimodal internacional, beneficiando a todas las partes involucradas y promoviendo un comercio global más seguro y eficiente. Además, la implementación de estas medidas no solo mejorará la operatividad del transporte multimodal, sino que también fomentará la confianza y cooperación entre los actores globales del comercio, impulsando el crecimiento económico y la competitividad a nivel mundial.

Tras un análisis exhaustivo de la responsabilidad extracontractual en el transporte multimodal internacional, hemos llegado a las siguientes conclusiones: Primero, la investigación revela la complejidad y los desafíos inherentes a la responsabilidad extracontractual en el transporte multimodal internacional. La falta de uniformidad normativa y la variabilidad en los marcos legales actuales generan incertidumbre y complicaciones en la resolución de disputas, afectando negativamente la eficiencia y la previsibilidad del sistema de transporte multimodal. Esta situación destaca la necesidad de una revisión y armonización de las normativas a nivel global. Segundo, es fundamental adoptar un sistema de responsabilidad objetiva para los operadores de transporte multimodal (OTM). Este enfoque simplifica la determinación de responsabilidades y reduce la carga probatoria sobre el OTM, disminuyendo la cantidad de litigios y aumentando la equidad en la gestión de disputas. Un sistema de responsabilidad objetiva proporciona una mayor previsibilidad y confianza en el sistema de transporte multimodal, beneficiando tanto a los operadores como a los cargadores. Tercero, desarrollar una normativa internacional unificada que abarque todos los modos de transporte involucrados es esencial. La creación de un conjunto de reglas coherentes y armonizadas permite una mejor integración y coordinación entre los diferentes modos de transporte, reduciendo la carga administrativa para los operadores y mejorando la seguridad jurídica para todas las partes involucradas. Esta unificación normativa facilita el comercio internacional y reduce los conflictos derivados de interpretaciones legales divergentes. Cuarto, es trascendente incluir cláusulas contractuales claras y precisas que definan las responsabilidades y exoneraciones aplicables a las partes en el transporte multimodal. Estas cláusulas deben ser estandarizadas y aceptadas internacionalmente para evitar interpretaciones diversas y litigios prolongados. Además, es vital que estas cláusulas incluyan disposiciones específicas sobre la responsabilidad de los auxiliares y sub-auxiliares del OTM, asegurando que todas las partes comprendan y acepten sus obligaciones y limitaciones de responsabilidad. La claridad contractual es clave para prevenir disputas y fomentar relaciones comerciales más transparentes y seguras.

Quinto, la implementación de un sistema de seguros obligatorio para los operadores de transporte multimodal y los cargadores es imperativa. Este sistema garantiza que las

mercancías estén adecuadamente protegidas contra los riesgos inherentes al transporte, y que tanto el OTM como el cargador estén cubiertos en caso de daños, pérdidas o retrasos. La contratación de seguros adecuados proporciona una mayor seguridad y confianza en el sistema de transporte multimodal, minimizando los riesgos financieros y legales para todas las partes involucradas. Sexto, la creación de un organismo internacional encargado de supervisar la implementación y cumplimiento de la normativa unificada es necesaria. Este organismo tiene la responsabilidad de coordinar con las diferentes jurisdicciones nacionales y asegurar que las reglas sean aplicadas de manera consistente y efectiva en todo el mundo. Además, el organismo puede ofrecer mecanismos de resolución de disputas y arbitraje para facilitar la gestión de conflictos y reducir la carga de los tribunales nacionales. La existencia de un organismo supervisor internacional también garantiza una actualización constante de las normativas, adaptándose a los cambios y necesidades del comercio global.

Finalmente, reconocemos que la unificación legal de la responsabilidad extracontractual en el transporte multimodal es esencial para mejorar la eficiencia, previsibilidad y equidad en este sector. La adopción de un sistema de responsabilidad objetiva, el desarrollo de una normativa internacional unificada, la inclusión de cláusulas contractuales claras, la implementación de un sistema de seguros obligatorio y la creación de un organismo internacional supervisor son pasos fundamentales para alcanzar este objetivo. Estas medidas, en conjunto, proporcionan un marco legal robusto y coherente que fortalece la integridad y fiabilidad del transporte multimodal internacional, promoviendo un comercio global más seguro, eficiente y justo.

Referencias

ABRIL, A. (2022) El contrato de transporte multimodal internacional de mercancías. Tesis depositada en cumplimiento parcial de los requisitos para el grado de Doctor en Derecho. **Universidad Carlos III de Madrid**.

ÁLVAREZ, N. (2014) **Riesgo empresarial y responsabilidad civil**, Reus: Madrid.

ARIAS, D. y BERMÚDEZ, M. (2020). El contrato de transporte multimodal y su regulación internacional contractual y aduanera en Colombia. **Institución Universitaria Politécnico Gran Colombiano, Escuela de Derecho y Gobierno**, Bogotá. Documento consultado en Internet el 08/06/2024 en <https://alejandria.Poligran.edu.co/bitstream/handle/10823/2135/El%20contrato%20de%20transporte%20multimodal.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

ASARIOTIS, R. (1999). Intermodal transportation and carrier liability. **Office for Official Publications of the European Communities**. Luxemburgo.

BATISTA, L. y FRANCO, L. (2006). Diagnóstico de la situación del transporte multimodal en Cartagena de Indias, **Universidad Tecnológica de Bolívar**. Cartagena. Documento consultado en Internet el 08/06/2024 en <https://repositorio.utb.edu.co/handle/20.500.12585/2536#page=1>.

BESONG, C. (2007). Towards a modern role for liability in multimodal transport law. **University of London**. Londres.

CABRERA, A. (2010). **El contrato de transporte por carretera (Ley 15/2009)**, Marge Books: Barcelona.

CHAMI, D. (2010). Responsabilidad del transportador en el transporte en contenedores. **Revista de derecho del transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal**, ISSN 1889-1810, n.º. 5, 2010, pp. 185-196. Documento consultado en Internet el 17/07/2024 en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3353784>.

DE WIT, R. (1995). Multimodal transport, **Lloyd's of London Press**. Londres, 1995.

DÍAZ, A. (2010). El transporte multimodal en la ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, **Revista de Derecho del Transporte**, n.º. 6, 2010, pp. 321-341.

CÁMARA DE LOS LORES INGLESA (2003). DMC/SandT/03/05. THE "STARSIN": Lords Bingham, Steyn, Hoffmann, Hobhouse y Millett: 14 de marzo de 2003: [2003] UKHL 12. Steven Gee QC instruido por Holmes Hardingham para los propietarios Iain Milligan QC instruido por Clyde & Co para los receptores de carga. Conocimientos de embarque: Letras de propietarios o fletadores: Cláusula Himalaya: aplicación de las Reglas de La Haya a las exenciones de la cláusula Himalaya: RECLAMACIONES EN AGRAVIO: TÍTULO DE DEMANDA. Documento consultado en: https://archive-onlinedmc-co-uk.translate.google.com/starsin_hofl.htm?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es&_x_tr_pto=sc

EMPARANZA, A. (2021). El plazo del ejercicio de la acción de reclamación en los transportes multimodales. Comentario a la STS de 28 de septiembre de 2020. (RJ 2020, 3525). **Cuadernos Civitas de jurisprudencia civil**, n.º 116, 2021, pp. 119-138. Documento consultado en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8142681>.

EMPARANZA, A. (2021). El transporte multimodal de contenedores y la dificultad de la determinación del régimen de la acción de reclamación de daños. **Revista de derecho del transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal**, n.º. 28, 2021, pp. 13-32. Documento consultado en Internet el 17/07/2024 en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8228293>.

EMPARANZA, A. (2017) La suspensión del plazo de prescripción en las reclamaciones derivadas del contrato de transporte terrestre de mercancías. Comentario a la STS de 25 noviembre de 2016 (RJ 2016, 5656). **Cuadernos Civitas de jurisprudencia civil**, ISSN 0212-6206, n.º 105, 2017, pp. 95-114. Documento consultado en Internet el 17/07/2024 en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6239004>.

EMPARANZA, A. (2016). El impago de portes. Sujetos responsables y acciones de reclamación. Sentencia 1 abril 2015. **Cuadernos Civitas de jurisprudencia civil**, n.º 101, 2016, pp. 75-92. Documento consultado en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5649179>.

ESCUIN, I. (2010). La indemnización del porteador responsable: Cuantía y límite de la responsabilidad, **Revista de Derecho del Transporte**, n.º. 6, 2010, pp. 275- 282.

FAGHFOURI, M.: International Regulation of Liability for Multimodal Transport, **WMU Journal of Maritime Affairs**, vol. 5, n.º. 1, 2006, pp. 95-114.

GARCÍA, B. (2010). La aplicación de los límites de responsabilidad del Convenio de Montreal al daño moral en el transporte de pasajeros (comentario a la STJCE de 6 de mayo de 2010). **Revista de derecho del transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal**, n.º. 5, 2010, pp. 290-296. Documento consultado en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3353799>.

GÓRRIZ, C. (2004) El contrato de transporte multimodal de mercancías: El problema normativo, **Anuario de Derecho Marítimo**, vol. XXI, pp. 187-207.

GÓRRIZ, C. (2013). La responsabilidad del transitario en un transporte puerta a

puerta: Comentario a la STS de 26 de mayo de 2011, **Anuario de Derecho Marítimo**, vol. XXX, 2013, pp. 295-309.

GÓRRIZ, C. (2001). **La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías (carretera, ferrocarril, aéreo y multimodal)**. Cometa: Zaragoza.

GUZMÁN, J. (2010). El contrato de transporte multimodal. **Revista de derecho del transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal**, n.º. 5, 2010, pp. 163-183. Documento consultado en Internet el 17/07/2024 en: <https://dialnet.uni-rioja.es/servlet/articulo?codigo=3353782>.

KHOURY, A. (2015). Of trucks, trains & ships: Relative liability in multimodal shipping, **Richmond Journal of Global Law & Business**, vol. 14, 2015, pp. 45-62.

LIZARRETA, P. (2024). “El transporte multimodal de mercancías en la regulación unimodal” **Estudios De Deusto** 65 (1), 363-400. [https://doi.org/10.18543/ed-65\(1\)-2017pp363-400](https://doi.org/10.18543/ed-65(1)-2017pp363-400). Documento consultado en: <https://revista-estudios.revistas.deusto.es/article/view/1327>.

LÓPEZ, F. (2000). El Régimen Jurídico del Transporte Multimodal, **La Ley**. Madrid.

MAPELLI, E. (1987). Régimen jurídico del transporte, Ministerio de Justicia, **Centro de publicaciones**, Madrid.

MARTÍN, M^a. (2001). El transporte multimodal: Concepto y sujetos. Editora de Publicaciones Científicas y Profesionales. Cádiz.

MARTÍNEZ, F. (2002). *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera-CMR-*. Comares: Granada,.

ORLANDO, L. **Sistema argentino de información jurídica. Algunos aspectos del transporte multimodal en el Mercosur**. Documento consultado en: <http://www.saij.gov.ar/luis-orlando-andorno-algunos-aspectos-transporte-multimodal-mercursos-dasa970177-1997-02-24/123456789-0abc-defg7710-79asanirtcod>.

PANTALEÓN, F. El sistema de responsabilidad contractual, **Anuario de Derecho Civil**, vol. 44, n.º. 3, 1991, pp. 1019-1092.

PELLÓN, R. (1985). El transporte multimodal internacional de mercancías, repercusiones en el transporte aéreo, **Revista de Derecho Privado**, n.º. 69, pp. 129-153.

PUETZ, A. (2010). Principales obligaciones del porteador; idoneidad del vehículo y puesta a disposición. **Revista de Derecho del Transporte** n.º 6 pp. 149-171. Documento consultado en Internet el 16/07/2024 en: <http://www.revistaderechotransporte.com/sumarios/abstracts/6/RDT-6-08.pdf>

QUINTANA, I. (2004) *El contrato de transporte*, en BERCOVITZ, A. (dir.): **Contratos mercantiles**, Aranzadi: Cizur Menor.

ROCA, E. (2009). El riesgo como criterio de imputación subjetiva del daño en la jurisprudencia del Tribunal Supremo español, **Indret: Revista para el Análisis del Derecho**, n.º. 4, 2009, pp. 1-17. Documento consultado en https://indret.com/wp-content/themes/indret/pdf/688_es.pdf

RUIZ, J. (2010). *La responsabilidad del transportista marítimo de mercancías en las Reglas de Rotterdam una guía de urgencia*. **Revista de derecho del transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal**, n.º. 4, pp. 13-38. Documento consultado en Internet el 17/07/2024 en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3229420>.

SÁNCHEZ, F. *Contrato de transporte y contrato de seguro de transporte*, en

CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, J. **El contrato de transporte**, Consejo General del Poder Judicial: Madrid, 2002.

ZUBIRI DE SALINAS, M. (2010). La responsabilidad del transportista de personas en los reglamentos comunitarios relativos al transporte aéreo, ferroviario y marítimo. **Revista de derecho del transporte: terrestre, marítimo, aéreo y multimodal**, ISSN 1889-1810, n.º. 4, pp. 67-100. Documento consultado en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3229427>.

Documentos oficiales e institucionales

Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (1991). Reglas de la UNCTAD y la CCI relativas a los documentos de transporte multimodal, Ginebra, 1991 **Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo**. Documento consultado en: https://unctad.org/es/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_es.pdf

COMUNIDAD ANDINA (2021). “Decisión 331”. **Transporte Multimodal**. 3/93. La Comisión del Acuerdo de Cartagena. El Capítulo XI del Acuerdo de Cartagena, y la Propuesta 255 de la Junta. Documento consultado en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/1895659-decisiones-comunidad-andina-transporte-acuatico>.

COMUNIDAD ANDINA (2024). “Decisión 393”. **Transporte Multimodal**. 3/93. Documento consultado en Internet el 24/06/2024 en: http://www.alca-ftaa.org/Wgroups/WGSV/SAGreem/Spanish/sv_p1tru.asp

COMUNIDAD ANDINA (2024^a). “Resolución “425”. **Transporte Multimodal**. 8/96. Documento consultado en Internet el 24/06/2024 en: http://www.alca-ftaa.org/Wgroups/WGSV/SAGreem/Spanish/sv_p1tru.asp

COUSEL (2024). *Thai Airways International Public Company Ltd contra KI Holdings Co Ltd (anteriormente conocida como Koito Industries Ltd) y otro*. Documento consultado el 25/06/2024 en <https://www.counselmagazine.co.uk/content/thai-airways-international-public-company-ltd-v-ki-holdings-co-ltd-formerly->

Fenwick Elliott. Documento consultado en <https://www.fenwickelliott.com/research-insight/newsletters/dispatch/archive/thai-airways-ki-holdings>

FONPLATA (2003). Transporte multimodal en Sudamérica hacia una articulación normativa de carácter regional. Informe final. Santa Cruz de la Sierra, junio 2003. Documento consultado en https://www.iirsa.org/admin_iirsaweb/Upadas/Documents/mud_transporte_multimodal_completo.pdf

known-koito

MERCOSUR (2019). Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el Mercosur. **Decisión del Mercosur 15/20194 de diciembre de 2019**. Id SAIJ: RMD2019000015.

NACIONES UNIDAS (1981). Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Nueva York. **UNCTAD**. Documento consultado en https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_es.pdf

NQA (2024). Certificación ISO en el transporte. **Organismo de Certificación Global**. Documento consultado en <https://www.nqa.com/es-pe/certification/sectors/transportation>.

OMI (1977). *Convenio internacional sobre seguridad de los contenedores (CSC)*. **Organización Marítima Internacional**. Fecha de aprobación: 2 de diciembre de 1972, entrada en vigor: 6 de septiembre de 1977. Consultado en [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-Safe-Containers-\(CSC\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-Safe-Containers-(CSC).aspx)

SENIOR COURTS OF ENGLAND AND WALES (2015). Thai Airways International Public Company Ltd. contra KI Holdings Co Ltd. 2015.

TRIBUNAL DE JUSTICIA EUROPEA. Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 23 de octubre de 2012. Emeka Nelson y otros contra Deutsche Lufthansa AG y TUI Travel plc y otros contra Civil Aviation Authority. Peticiones de decisión prejudicial planteadas por el Amtsgericht Köln y la High Court of Justice (England & Wales). **High Court of Justice. Queen's Bench Division (Administrative Court)**. Documento consultado en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A62010CJ0581>.