

**ALEGATO A FAVOR DE UNA REGULACIÓN UNITARIA
DEL TRANSPORTE MULTIMODAL Y SUS VARIANTES**


Unified Vision of Multimodal Transport and Its Variants

Verónica Alexandra Piloso Moreira

Universidad Laica Eloy Alfaro de

Manabí, Ecuador.

veronica.piloso@uleam.edu.ec

 [http://orcid.org/0000-0001-](http://orcid.org/0000-0001-5089-7045)

5089-7045

Este trabajo está depositado en Zenodo:

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.19320427>**RESUMEN**

En el contexto de la integración política y económica latinoamericana, el artículo explora la evolución y complejidad del transporte multimodal en la logística moderna, analizando términos como "intermodal", "combinado" y "plurimodal". Se centra en las diferencias y similitudes entre estas modalidades y sus implicaciones legales y operativas en varios países. A través de un análisis comparativo de legislaciones y prácticas en diversas regiones y entidades supranacionales, se identifica cómo cada área define y regula el transporte multimodal y sus variantes. Los resultados muestran que en algunas regiones el contrato multimodal se considera un contrato mixto que puede dividirse en varios contratos unimodales, mientras que en otras se define como un único contrato que abarca múltiples modos de transporte. Se destaca la importancia de entender las especificidades del transporte multimodal y sus variantes para optimizar las operaciones logísticas. El transporte multimodal, integrando múltiples modos de transporte bajo un solo contrato, optimiza la cadena de suministro, reduce costos y tiempos, y facilita la gestión logística. Variantes como el transporte combinado, segmentado, con reexpedición, con subtransporte, sucesivo, intermodal y puerta a puerta presentan diferentes desafíos y ventajas. En conclusión, comprender estas diferencias permite a los cargadores y operadores logísticos seleccionar la modalidad más adecuada para sus necesidades operativas y legales, optimizando la cadena de suministro y minimizando riesgos. La claridad en la terminología y en los contratos es esencial para una gestión eficiente y una responsabilidad bien definida.

Palabras claves: Cargador, contrato, logística, multimodal, transporte.**ABSTRACT**

In the context of Latin American political and economic integration, the article explores the evolution and complexity of multimodal transportation in modern logistics, analyzing terms such as "intermodal," "combined," and "plurimodal." It focuses on the differences and similarities between these modalities and their legal and operational implications in various countries. Through a comparative analysis of legislation and practices in diverse regions and supranational entities, it identifies how each area defines and regulates multimodal transportation and its variants. The results show that in some regions, the multimodal contract is considered a mixed contract that can be divided into several unimodal contracts, while in others, it is defined as a single contract covering multiple modes of transport. The importance of understanding the specifics of multimodal transportation and its variants to optimize logistics operations is highlighted. Multimodal transportation, integrating multiple modes of transport under a single contract, optimizes the supply chain, reduces costs and time, and facilitates logistics management. Variants such as combined, segmented, reexpedition, subtransport, successive, intermodal, and door-to-door transportation present different challenges and advantages. In conclusion, understanding these differences allows shippers and logistics operators to select the most suitable modality for their operational and legal needs, optimizing the supply chain and minimizing risks. Clarity in terminology and contracts is essential for efficient management and well-defined responsibility.

Keywords: Carrier, contract, logistics, multimodal, transport.

INTRODUCCIÓN

El transporte multimodal se impone como una solución esencial para la logística moderna, integrando múltiples modos de transporte bajo un único contrato y una responsabilidad unificada. Esta modalidad, conocida por varios términos como “intermodal”, “combinado” y “plurimodal”, busca optimizar la cadena de suministro, reduciendo costos y tiempos, y facilitando la gestión logística. Sin embargo, el nomen iuris utilizado para describir esta operación no es unánime, lo que refleja las variaciones en la implementación y el entendimiento del transporte multimodal en diferentes contextos legales y operativos.

En primer lugar, es importante definir qué se entiende por transporte multimodal y por qué es relevante. Este se caracteriza por la integración de al menos dos modos diferentes de transporte, gestionados bajo un solo contrato, lo cual centraliza la responsabilidad en un operador de transporte multimodal (OTM). Esta modalidad se adopta para simplificar la gestión logística, mejorar la eficiencia operativa y reducir los costos asociados a la coordinación de múltiples transportistas y modos de transporte. La importancia del transporte multimodal radica en su capacidad para ofrecer una solución integral a las necesidades complejas del transporte moderno, permitiendo una mayor flexibilidad y adaptabilidad en la cadena de suministro.

En este contexto, la revisión de la literatura y las prácticas legales en diferentes países revela variaciones significativas en la definición y aplicación del transporte multimodal. Por ejemplo, en los Países Bajos y Alemania, el contrato multimodal se considera un contrato mixto que puede dividirse en varios contratos unimodales, proporcionando flexibilidad y especialización en la gestión de cada

segmento del transporte. No obstante, esta separación puede complicar la gestión integral al requerir la coordinación y supervisión de múltiples contratos.

Por otro lado, en Argentina, Brasil y China, el transporte multimodal se define como una operación regida por un único contrato que utiliza al menos dos modos diferentes de transporte, con un solo operador responsable de toda la operación. Este enfoque simplifica la gestión y mejora la coherencia en las operaciones logísticas, asegurando que todas las etapas del proceso se desarrollen dentro de un marco jurídico claro y consistente.

Asimismo, en India y en diversas organizaciones supranacionales como la Comunidad Andina, ALADI y MERCOSUR, se destaca la importancia del transporte multimodal para facilitar el comercio transfronterizo y promover una mayor competitividad en el mercado global. Estas normativas coinciden en que el transporte multimodal debe involucrar al menos dos modos diferentes de transporte bajo un solo contrato, armonizando las regulaciones y facilitando la implementación de prácticas logísticas eficientes y coherentes.

Adicionalmente, el transporte multimodal y sus variantes presentan diferentes características y desafíos que deben ser gestionados adecuadamente para optimizar la cadena de suministro. Modalidades como el transporte combinado, el transporte segmentado, el transporte con re-expedición, el transporte con sub-transporte, el transporte sucesivo, el transporte intermodal y el transporte puerta a puerta ofrecen soluciones específicas para diversas necesidades logísticas y contextos operativos. La comprensión de estas modalidades y sus aplicaciones permite a los cargadores y operadores logísticos elegir la opción más adecuada para sus operaciones, asegurando así una

mayor eficiencia y reducción de riesgos en la cadena de suministro.

En suma, el transporte multimodal se erige como una modalidad esencial para la logística moderna, integrando múltiples modos de transporte bajo un único contrato y responsabilidad. Su relevancia se debe a la capacidad de ofrecer soluciones integrales y flexibles que optimizan la eficiencia operativa, reducen costos y facilitan la gestión logística en un entorno globalizado y competitivo.

EL TRANSPORTE MULTIMODAL Y SUS VARIANTES

El transporte multimodal se caracteriza por la integración de múltiples modos de transporte bajo un solo contrato y una responsabilidad unificada. Esta modalidad busca optimizar la cadena de suministro, reduciendo costos y tiempos, y facilitando la gestión logística. Sin embargo, dentro del amplio espectro del transporte multimodal, existen varias variantes que se diferencian por sus características y aplicaciones específicas. Estas variantes incluyen el transporte combinado, el transporte segmentado, el transporte con reexpedición, el transporte con subtransporte, el transporte sucesivo, el transporte intermodal y el transporte puerta a puerta. Cada una de estas modalidades presenta particularidades que las hacen adecuadas para diferentes contextos operativos y necesidades logísticas.

Con el tiempo, se consolida una visión unitaria del transporte multimodal, aunque los términos utilizados para describir esta operación no siempre son unánimes. Términos como "transporte combinado", "segmentado", "plurimodal", "reexpedición", "subtransporte", "sucesivo", "intermodal" y "puerta a puerta" se utilizan de manera intercambiable, pero existen figuras que, aunque similares, no constituyen verdaderas operaciones de transporte multimodal.

Estas figuras se diferencian por ser operaciones de transporte unimodal con ejecución plurimodal o segmentada.

Es importante señalar que algunas de las figuras discutidas no se alinean con la concepción jurídica del transporte multimodal. Otras, sin embargo, pueden considerarse como tales, dependiendo de la configuración interna de la operación de transporte, la voluntad de las partes involucradas y el reconocimiento de acciones directas. También se utilizan expresiones cuyo significado no se refiere a ninguna modalidad específica de transporte, sino simplemente a una denominación alternativa del transporte multimodal.

A continuación, se explora en detalle cada una de estas variantes, analizando sus definiciones, características y aplicaciones en el marco del transporte multimodal.

Transporte combinado

A lo largo de los años, la expresión "transporte combinado" ha sido empleada, y en algunos casos aún se emplea, como sinónimo de "transporte multimodal". No obstante, esta equiparación resulta terminológicamente inexacta. Si bien ambos se organizan bajo un único contrato para el transporte de mercancías mediante al menos dos modos de transporte, el transporte combinado requiere la intervención de múltiples porteadores, todos ellos responsables frente al cargador con una responsabilidad concurrente. En contraste, en el transporte multimodal, solo es esencial la presencia de un OTM, ya que los porteadores efectivos quedan excluidos de la relación multimodal entre el cargador y el OTM (Abril, 2022). Esta diferenciación es esencial para los actores involucrados, ya que la responsabilidad compartida en el transporte combinado implica que cada porteador debe estar preparado para asumir su parte del riesgo, lo

que puede influir en los costos y las condiciones del contrato

El transporte combinado se define a nivel europeo como el transporte de mercancías entre Estados miembros en el que el camión, el remolque, el semirremolque, con o sin tractor, la caja móvil o el contenedor utilizan la carretera para la parte inicial o final del trayecto y el ferrocarril, la vía navegable o un recorrido marítimo para la otra parte, cuando dicho recorrido exceda de cien kilómetros en línea recta (Comunidad Económica Europea, 2013) Esta definición marca otra diferencia fundamental con el transporte multimodal, ya que en el transporte combinado se requiere una combinación específica de modos, mientras que en el transporte multimodal solo es necesario utilizar dos o más modos de transporte sin importar cuáles sean ni el orden en el que se desarrollen (Abril, 2022:159). Esta especificidad en la combinación de modos en el transporte combinado puede ofrecer ventajas en términos de eficiencia y costos, especialmente en rutas que aprovechan la infraestructura existente y los tiempos de tránsito más cortos.

El rasgo distintivo del transporte combinado, que lo hace una de las modalidades que más garantías proporciona al usuario, es que todos los porteadores intervinientes en la operación responden directamente frente al cargador en una suerte de solidaridad pasiva. No obstante, esta modalidad contractual está siendo cada vez menos utilizada en el tráfico jurídico debido al estricto régimen de responsabilidad al que somete a los porteadores y la posibilidad de que estos tengan que enfrentar reclamaciones basadas en normas jurídicas de un modo de transporte diferente al que desarrollan su actividad (Martin, 1999:55). La tendencia a la baja en el uso del transporte combinado podría también reflejar la evolución de las preferencias del mercado ha-

cia soluciones más flexibles y menos onerosas en términos de responsabilidad, como el transporte multimodal gestionado por un OTM.

El origen de la acción directa del cargador contra todos los porteadores que intervienen en la operación se basa en la idea de la formación sucesiva del contrato. Esto puede ser porque el porteador primigenio que suscribe el contrato lo hace en representación de los demás porteadores que participarán en la ejecución de este, o porque los porteadores efectivos que aparecen después de la suscripción del contrato aceptan tácitamente las condiciones previamente establecidas (Martin, 1999:56). Este mecanismo de formación sucesiva del contrato subraya la importancia de la claridad y precisión en los términos contractuales iniciales, ya que cualquier ambigüedad puede complicar la resolución de disputas y el cumplimiento de obligaciones.

En síntesis, aunque ambos transportes se basan en un único contrato, el transporte combinado exige la pluralidad de porteadores y el transporte multimodal no; el multimodal requiere que la mercancía se transporte mediante dos o más modos de transporte, mientras que el combinado exige además ciertas características específicas sobre el orden de los modos y la distancia recorrida. La diferencia fundamental entre ambas figuras es que en el transporte combinado todos los porteadores resultan obligados frente al cargador, mientras que en el transporte multimodal solo hay un obligado directo frente al cargador, el OTM (Martin, 2001)¹. Comprender estas diferencias

¹ Ver: Martín, 2001, *op. cit.*, pp.53-58; Pellón, R. *El transporte multimodal internacional de mercancías, repercusiones en el transporte aéreo*, Revista de Derecho Privado, n.º. 69, 1985, pp. 129-153; López, M. *La intermodalidad y el transporte combinado*, Boletín de Estudios Económicos, vol. 58, n.º. 179, 2003, pp. 271-280; Díaz, N. *Transporte Combinado: Obligaciones, Derechos, Responsabilidad*, Cuadernos de Derecho Judicial, n.º. 9, 1997, pp. 13-46. 1997:13-46; González, I. *El Transporte Combi-*

permite a los cargadores y operadores logísticos elegir la modalidad de transporte que mejor se adapte a sus necesidades operativas y legales, optimizando así la cadena de suministro y minimizando los riesgos asociados.

Transporte segmentado

El transporte segmentado es la modalidad más simple y antigua de estructuración. En este sistema, el trayecto que debe recorrer la carga se fracciona en tantos contratos de transporte como operadores o modos de transporte sean necesarios. En esta estructura, el cargador exige a cada porteador una responsabilidad individualizada por el trayecto que realiza. Este enfoque permite al cargador tener un control detallado sobre cada segmento del transporte, aunque a costa de una mayor complejidad en la gestión y coordinación de los diferentes contratos.

Según Tobío, “existen varios contratos de transporte, siendo responsable de cada uno de ellos los respectivos porteadores. Estos contratos pueden referirse a uno o a distintos modos de transporte. No existe en dicha modalidad contractual ni unidad física del servicio, ni unidad jurídica, dado que la operación de transporte aparece estructurada en tantas fases o segmentos como operadores intervengan en su ejecución” (Tobios, 2008). Esto implica que cada porteador es autónomo en su responsabilidad, lo que puede resultar en una mayor flexibilidad para cada etapa del transporte, pero también en una menor cohesión del servicio completo.

Llorente Gómez de Segura señala que “el usuario del transporte o cargador se limita a concluir distintos

nado por Carretera, Cuadernos de Estrategia, nº. 51, 1992, pp. 61-74.; Hernández, S. *El Conocimiento de Embarque para el Transporte Combinado*, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación: Barcelona, 1977; Giles, O. *Combined Transport*. International and Comparative Law Quarterly, vol. 24, nº. 3, 1975, pp. 379-392.

contratos de transporte con cada uno de los porteadores que van a llevar a cabo sucesivamente la operación de traslado pretendida” (Llorente, 2008). Esta fragmentación contractual facilita al cargador la selección de porteadores especializados para cada tramo, optimizando potencialmente la eficiencia y costos, pero también complicando la supervisión integral del proceso.

Además, es importante señalar que “se considera ‘segmentado’ aquel en que no existe un único porteador que asuma por entero la responsabilidad del transporte (Rubio, 2024)”. La ausencia de un único responsable implica que la responsabilidad por problemas o pérdidas se diluye entre los diferentes porteadores, lo que puede complicar la resolución de disputas y reclamaciones.

Cuando el expedidor o cargador prefiere exigir a cada porteador la asunción independiente y propia de cada modo de transporte, se confía de forma segmentada a los distintos porteadores, de acuerdo con la disciplina propia de cada modo de transporte (Arroyo, 2001). Esta segmentación puede ser beneficiosa para los porteadores, ya que limita su responsabilidad a su propio tramo del transporte, permitiendo una mayor especialización y eficiencia en cada segmento. Además, esta estructura puede reducir los riesgos legales y financieros para los porteadores, ya que no están obligados a asumir responsabilidades fuera de su ámbito de control.

Esta modalidad de transporte presenta una mayor complejidad para el cargador a la hora de controlar la operación, puesto que debe asegurarse del cumplimiento de varios contratos y tener en cuenta quién asume la responsabilidad por la carga en las estaciones de transferencia. La relación jurídica es individual e individualizada entre el cargador y cada uno de los porteadores, no existien-

do ninguna relación jurídica entre los mismos. El cargador solo tiene acción contra cada uno de los porteadores por el trayecto que cada uno haya realizado; esta es la principal ventaja para los porteadores dentro de esta modalidad acumulativa y la principal diferencia con el transporte multimodal, en el que el OTM es responsable por toda la operación de transporte. Esta individualización de la responsabilidad permite a cada porteador centrarse en su parte del trayecto, reduciendo su exposición a riesgos ajenos y permitiendo una mayor eficiencia operativa. Sin embargo, para el cargador, implica una gestión más laboriosa y la necesidad de mayor coordinación.

El transporte segmentado no presenta mayores dificultades para el porteador, ya que reduce tanto su actividad como su responsabilidad al modo en el cual realiza la correspondiente parte del transporte. Esto puede hacer que el transporte segmentado sea atractivo para los porteadores, ya que pueden concentrarse en su especialidad y minimizar su exposición a riesgos asociados a otros segmentos del transporte.

El transporte segmentado se diferencia claramente del transporte multimodal en que el cargador formaliza un contrato de transporte distinto con cada uno de los porteadores, dando como resultado una operación de transporte compuesta por tantos contratos como porteadores actúen en ella. Sin embargo, en el transporte multimodal existe un único contrato de transporte que articula toda la operación. Esta fragmentación contractual en el transporte segmentado permite una mayor flexibilidad y adaptación a las necesidades específicas de cada tramo, pero puede resultar en una menor coherencia y control sobre la operación total comparado con el transporte multimodal.

Otro rasgo diferenciador consiste en que, en el transporte segmentado,

cada porteador que suscribe un contrato con el cargador solo es responsable de su trayecto; no hay nadie que sea responsable por el total de la operación de transporte, lo cual no resulta compatible con el transporte multimodal en el que el OTM se hace responsable ante el cargador por el desarrollo de toda la operación². Además, el transporte segmentado puede implicar la intervención de diferentes porteadores sin una figura central que coordine la totalidad del trayecto, lo cual puede llevar a inconsistencias en el manejo y seguimiento de la carga. Por último, cabe señalar que el transporte segmentado se puede realizar mediante el único modo de transporte, mientras que el multimodal debe realizarse por, al menos, dos modos distintos. La segmentación de responsabilidades puede facilitar la resolución de problemas específicos a cada tramo del transporte, pero también puede generar desafíos en la coordinación y continuidad del servicio completo, algo que el transporte multimodal gestiona de manera más integrada.

Transporte con reexpedición

La finalidad de esta modalidad contractual no es solo transportar las mercancías, sino también organizar y gestionar el contrato. Dada la dificultad de coordinar un transporte y contratar individualmente con cada porteador para cada fase del trayecto, el cargador contrata con un porteador que se compromete a realizar una parte del transporte y a contratar, en su propio nombre y por cuenta del cargador, las fases restantes. Esta estrategia permite al cargador simplificar la logística al tener un solo punto de contacto responsable de coordinar los diferentes segmentos del transporte. Sin embargo, implica confiar en que el porteador principal seleccionará adecuadamente a los subcontratistas y gestionará eficazmente cada fase del transporte.

Martín explica que “esta modalidad no aparece expresamente contemplada en nuestro ordenamiento como tipo contractual autónomo” (Martín, 2001:51). Emparanza agrega que “es aquel transporte en el que el primer porteador se obliga frente al cargador a efectuar el transporte de una parte del trayecto, comprometiéndose simultáneamente a celebrar en nombre propio y por cuenta del cargador un contrato de transporte para el recorrido restante. El porteador, por tanto, solo responde de la parte del transporte que ha realizado, aunque de modo complementario, desempeña en el resto del recorrido una labor análoga a la de un intermediario del transporte” (Emparanza, 2011)³. Esta dualidad de roles del primer porteador, como ejecutor directo y coordinador de subcontratos, puede ofrecer ventajas significativas en términos de eficiencia y responsabilidad, aunque también puede complicar la estructura contractual y las obligaciones legales.

La principal ventaja de la reexpedición sobre la acumulación es que el cargador organiza todo el transporte recurriendo a un único transportista. Dependiendo del ordenamiento jurídico al que estén sujetas sus actividades, este transportista puede asumir la responsabilidad por todo el transporte, como ocurre en España, Francia y Bélgica, o solo por la parte que efectúa, además de ser responsable de la elección de los sucesivos porteadores, sin asumir la responsabilidad por la ejecución total del transporte, como en el derecho anglosajón, italiano y alemán. Esta flexibilidad en la asunción de responsabilidades permite adaptar el contrato a diferentes contextos legales y operativos, ofreciendo al cargador la

posibilidad de un mayor control sobre la calidad y continuidad del servicio de transporte.

Según Llorente Gómez de Saura, “el operador que negocia con su cliente el transporte con reexpedición asume la doble posición de porteador y de mero comisionista. La eficacia unitaria de esta modalidad de transporte plural se concreta en el hecho material de que el usuario del transporte consigue organizar todo el traslado recurriendo a un único operador de transporte” (Llorente, 2009: 593). El Tribunal de Justicia de la Unión Europea también señala que “existe expedición cuando el empresario transporta el bien a través de un transportista o un expedidor a un tercero o cuando encarga a un agente de transportes que gestione dicho transporte” (Sentencia, 2006). La consolidación de responsabilidades en un solo operador simplifica la gestión y puede mejorar la eficiencia del transporte, aunque también requiere una selección cuidadosa del operador principal para asegurar la calidad y la fiabilidad del servicio.

Desde la perspectiva del cargador, en aquellos ordenamientos en los que se asemeja la figura del comisionista a la del porteador, el contrato es bastante seguro, ya que existe un único responsable: el primer porteador. Sin embargo, en ordenamientos donde el comisionista es tratado, en términos de responsabilidad, como tal, las dificultades para el cargador son similares a las del transporte segmentado. Esta seguridad percibida en algunos ordenamientos puede incentivar el uso de esta modalidad contractual, aunque en otros contextos puede requerir una mayor vigilancia y gestión del cargador para mitigar los riesgos asociados a la falta de una responsabilidad consolidada.

Martín observa que “la figura del transporte con reexpedición resulta identificable desde el punto de vista jurídico con la del transporte unita-

³ Emparanza, A. *La presunción de contratación del transporte en nombre propio (art. 5 LCTTM) y la responsabilidad del porteador efectivo (art. 6 LCTTM): ¿una solución al problema de imputación de responsabilidades en el transporte con pluralidad de intervinientes*, Revista de Derecho del Transporte, n.º 8, 2011, pp. 33-58.

rio con subtransporte, dado que en aquella como en esta, aparece un único sujeto responsable frente al expedidor: el porteador a quien aquel encomendó el traslado de los géneros (Martin, 2001:53) Esta similitud jurídica subraya la importancia de entender las sutilezas de cada modalidad contractual para elegir la que mejor se adapte a las necesidades específicas del transporte y al marco legal aplicable.

Esta figura contractual se asemeja bastante al transporte multimodal en las legislaciones española, francesa y belga, ya que, frente al cargador que suscribe un único contrato de transporte, solo hay un único responsable por toda la operación de transporte: el porteador que contrata con él. No obstante, la principal diferencia radica en que el transporte con reexpedición puede desarrollarse utilizando un único modo de transporte, mientras que en el transporte multimodal es indispensable que las mercancías se transporten por al menos dos modos de transporte distintos. Esta distinción fundamental implica que el transporte con reexpedición puede ofrecer una mayor simplicidad y menor coste en ciertos contextos, mientras que el transporte multimodal ofrece flexibilidad y eficiencia en operaciones logísticas más complejas.

Si nos encontramos ante un transporte con reexpedición que se realice por varios modos de transporte en los supuestos español, francés o belga, estaríamos frente a un transporte multimodal, ya que existe un único contrato de transporte con una única parte responsable ante el cargador por toda la operación y dicho contrato se ejecuta utilizando dos o más modos de transporte diferentes. En estos casos, la transición de un transporte con reexpedición a un transporte multimodal puede proporcionar beneficios adicionales en términos de optimización de rutas y

tiempos, al tiempo que mantiene una estructura contractual unificada y clara.

Transporte con subtransporte

El transporte con subtransporte se caracteriza por la obligación del porteador principal de realizar la totalidad del transporte y asumir la responsabilidad por toda la operación, aunque no realice por sí mismo la totalidad o alguna parte del trayecto, similar al transporte multimodal. A lo largo del tiempo, esta figura contractual ha demostrado cierta utilidad, aunque presenta un déficit en el tratamiento unitario de la responsabilidad. La utilidad de esta modalidad reside en la capacidad del porteador principal de gestionar el transporte en su totalidad, delegando partes del trayecto a subtransportistas, lo que puede optimizar la eficiencia y reducir costos. Sin embargo, el déficit en el tratamiento unitario de la responsabilidad puede complicar la gestión de reclamaciones y la resolución de disputas.

Desde la perspectiva del cargador, esta modalidad presenta una similitud con el transporte multimodal, ya que se suscribe un único contrato de transporte y solo existe un sujeto responsable por toda la operación: el porteador que contrató con él. Según Díaz, "el porteador se obliga frente al cargador a realizar la totalidad del transporte, de modo que el uso eventual de subtransportistas agota sus efectos en las relaciones internas entre los porteadores, configurándose dichos subtransportistas como simples agentes o sustitutos del porteador principal, único responsable del incumplimiento" (Díaz, 1997)⁴. Este enfoque simplifica la relación contractual para el cargador, que solo tiene que tratar con un único responsable, lo que facilita la gestión del transporte y la resolución de proble-

4 Díaz, N. Transporte Combinado: Obligaciones, Derechos, Responsabilidad, Cuadernos de Derecho Judicial, nº. 9, 1997, pp. 13-46.

mas. Sin embargo, también requiere que el porteador principal tenga la capacidad y los recursos para gestionar eficazmente a los subtransportistas.

En el transporte con subtransporte, el primer porteador subcontrata el transporte total o parcialmente con un segundo porteador, quien a su vez puede subcontratar con un tercero, y así sucesivamente. Cada porteador agota sus acciones dentro de su propia esfera contractual, manteniéndose el primer porteador como garante y responsable de la operación frente al cargador. Llorente afirma que "por haber asumido la obligación integral del transporte, el porteador principal o unitario responderá del incumplimiento injustificado del contrato de transporte, tanto si dicho incumplimiento ha sido causado por él mismo, como si ha sido ocasionado por la actividad de alguna de las personas a cuya colaboración ha recurrido" (Llorente, 2009:503). Esta estructura permite una mayor flexibilidad en la ejecución del transporte, ya que cada porteador puede especializarse en una parte específica del trayecto. Sin embargo, también puede aumentar la complejidad en la gestión y coordinación de los diferentes actores involucrados.

Las diferencias entre el transporte con subtransporte y el transporte multimodal radican en que, en el subtransporte, es necesaria la existencia de varios porteadores efectivos, mientras que en el multimodal, aunque habitual, no es un requisito indispensable. Además, un transporte con subtransporte no implica necesariamente una pluralidad de modos de transporte, lo cual es imprescindible en el transporte multimodal. Martín Castro señala que "aun cuando de hecho el transporte viene ejecutado mediante la intervención conjunta de una pluralidad de porteadores, frente al expedidor continuará existiendo un único contrato de transporte y, por ende, un único sujeto responsable"

(Martín, 2001:49). Esta distinción es importante para entender las implicaciones legales y operativas de cada modalidad. Mientras que el transporte con subtransporte ofrece flexibilidad en la elección de porteadores, el transporte multimodal garantiza una mayor integración y cohesión en la gestión de múltiples modos de transporte.

La frágil línea divisoria entre estos modelos se constata en los casos en que las partes acuerdan que el transporte con subtransporte se realice por varios modos de transporte, convirtiéndolo en un transporte multimodal. En tales casos, existe un solo contrato de transporte con un porteador responsable por la totalidad de la operación, llevada a cabo mediante dos o más modos de transporte. La sentencia del Tribunal Supremo Español de 7 de junio de 1991 reconoce la responsabilidad del porteador principal por los daños sufridos por la mercancía cuando esta se encontraba en manos de un subtransportista contratado por el principal. Esta flexibilidad puede ser beneficiosa para adaptarse a diversas necesidades de transporte y optimizar rutas y costos, pero también requiere una gestión robusta para asegurar la calidad y la continuidad del servicio a través de los diferentes modos de transporte y actores involucrados. Además, es importante establecer mecanismos claros de comunicación y coordinación entre los diferentes porteadores. Esto no solo garantiza una operación fluida sino que también facilita la resolución de problemas en caso de imprevistos. La implementación de tecnologías avanzadas de seguimiento y gestión de la carga puede desempeñar un papel clave en este aspecto.

Transporte sucesivo

La principal característica del transporte sucesivo es que, aunque haya una pluralidad de porteadores, todos ellos se limitan a un solo modo

de transporte. El ejemplo más común es el transporte terrestre, donde la mercancía puede cambiar de un vehículo a un tren o viceversa. Todos los operadores que intervienen en el traslado de la carga se convierten en partes de un mismo y único contrato de transporte, concluido por uno de ellos, normalmente el primero, al que los restantes se adhieren de manera sucesiva mediante la aceptación de la carga y de un único documento de transporte. Todos ellos asumen una obligación indivisible y solidaria, respondiendo cada uno frente al acreedor del transporte del incumplimiento de dicho contrato, aun cuando no haya sido el causante directo del hecho dañoso. Esta estructura contractual permite una coordinación más sencilla del transporte, ya que todos los porteadores trabajan bajo un solo contrato y documento. Sin embargo, también implica que cada porteador asuma una responsabilidad significativa, incluso por acciones en las que no tuvo participación directa.

Si bien, tanto en el transporte sucesivo como en el transporte multimodal, solo existe un contrato de transporte y un único documento de transporte, la diferencia fundamental consiste en que, en el multimodal, frente al cargador solo responde el OTM, mientras que en el transporte sucesivo responden todos los porteadores de manera directa y solidaria. Esto supone una ventaja para el cargador y una desventaja para los porteadores. Esta diferencia es esencial para los cargadores, quienes tienen una mayor garantía de cumplimiento y reparación en caso de problemas, pero representa un desafío para los porteadores, que deben coordinar y asegurarse del desempeño de todos los participantes en la cadena de transporte.

Este tipo de contrato está regulado en los artículos 64 a 66 de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (LCTTM). Proviene

originalmente de los artículos 34 a 40 del CMR, donde se presta especial atención al régimen de responsabilidad. Indica que, a la hora de efectuar una reclamación, el cargador puede dirigir dicha reclamación al primer porteador que recibió las mercancías, a cualquiera de los porteadores si se conoce la fase en la que se produjo el daño a las mercancías, o a todos los porteadores a la vez. Este enfoque es distinto del transporte multimodal, en el que el cargador solo tiene acción directa contra el Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (OTM). La posibilidad de reclamar contra cualquier porteador involucrado proporciona una mayor protección al cargador, pero requiere una coordinación y comunicación efectiva entre los porteadores para gestionar las responsabilidades y reclamaciones.

Esta modalidad ha seguido predominando en el transporte terrestre, especialmente en el ferroviario, pero conlleva un régimen con condiciones especialmente gravosas para los porteadores. Las empresas de transporte por ferrocarril han operado en régimen de monopolio, lo cual les garantizaba la exclusividad y la ausencia de competencia en el territorio en el que llevaban a cabo sus operaciones. Sin embargo, esta tendencia ha cambiado con la liberalización del sector, lo que ha llevado a una mayor competencia entre los distintos operadores. La liberalización del sector ferroviario ha introducido nuevos desafíos y oportunidades, obligando a los porteadores a adaptarse a un entorno más competitivo y a asumir una mayor responsabilidad en sus operaciones. La solidaridad entre porteadores sigue siendo una característica distintiva del transporte sucesivo, pero la competencia actual exige una mayor eficiencia y coordinación.

Transporte intermodal

En algunas legislaciones, como la de Estados Unidos, y ocasionalmen-

te en la normativa europea, así como en la doctrina y la literatura jurídica, el término “transporte intermodal” se utiliza como sinónimo de “transporte multimodal”. En ocasiones, el transporte intermodal es efectivamente multimodal. Esto se debe a que “intermodal” no describe una modalidad de transporte específica, sino más bien una denominación que se emplea en contextos particulares. Esta terminología puede causar confusión, ya que ambos términos se refieren al uso de múltiples modos de transporte. La distinción precisa y su aplicación en cada contexto legal es trascendente para la correcta interpretación y ejecución de contratos de transporte.

Ambos términos, intermodal y multimodal, implican un transporte en el que se utilizan dos o más modos para completar la operación. Sin embargo, en el transporte multimodal solo hay un contrato de transporte y un único responsable de la operación, que es el OTM. En el transporte intermodal, puede haber un solo contrato, en cuyo caso sería multimodal, o puede haber varios contratos con varios portadores contractuales, en cuyo caso estaríamos ante un transporte segmentado. Esta diferencia fundamental en la estructura contractual determina la responsabilidad y gestión del transporte. Mientras que el transporte multimodal centraliza la responsabilidad en el OTM, el transporte intermodal puede distribuir las responsabilidades entre varios contratistas, complicando la coordinación y gestión de la operación.

Otra diferencia entre el transporte intermodal y el transporte multimodal es la utilización de unidades de carga conocidas como unidades de transporte intermodal (UTI), tales como contenedores, cajas móviles, y semirremolques. Aunque esta práctica es habitual en el transporte multimodal, no es obligatoria. Asimismo, la utilización de distintos modos de trans-

porte, aunque frecuente, tampoco es obligatoria en el transporte intermodal. La flexibilidad en el uso de UTI y la posibilidad de emplear diversos modos de transporte hacen que el transporte intermodal sea adaptable a diferentes necesidades logísticas. Sin embargo, esta flexibilidad también requiere una planificación y coordinación detallada para asegurar la eficiencia y seguridad del transporte.

El transporte intermodal puede considerarse como realizado a través de varios modos de transporte. Se considera “segmentado” aquel en que no existe un único porteador que asuma por entero la responsabilidad del transporte, y “multimodal” el supuesto en el que un solo sujeto asume el transporte desde la recepción de las mercancías hasta su entrega en destino, con la correlativa responsabilidad por el correcto cumplimiento de dicha obligación⁵. Esta distinción es esencial para definir las responsabilidades y obligaciones de cada parte involucrada en el contrato de transporte. La claridad en la definición y utilización de estos términos en los contratos ayuda a evitar disputas y garantiza una operación más fluida y eficiente.

Transporte puerta a puerta

Por último, analizamos brevemente el concepto denominado transporte “puerta a puerta” o “door to door”. Este término se refiere a un enfoque logístico que busca maximizar la conveniencia para el cliente al garantizar que las mercancías se recojan y entreguen en ubicaciones específicas indicadas por el cargador, sin importar los medios o modos de transporte empleados.

En ocasiones, esta denominación tiende a identificarse con el transporte multimodal, pero no necesariamente debe ser así. El concepto de

⁵ SSAP Madrid 159/2006, de 26 de octubre, JUR 2008/96283, y 148/2012, de 14 de mayo, JUR 2012/20945).

transporte puerta a puerta indica, a grandes rasgos, que dicho contrato incluye la recogida y entrega de la mercancía en los puntos indicados por el cargador. No implica que para la ejecución de ese transporte se requiera una pluralidad de modos, ni siquiera una pluralidad de medios. Esta flexibilidad permite que el transporte puerta a puerta sea adaptable a diversas necesidades logísticas, pudiendo emplear desde un solo vehículo hasta múltiples modos de transporte, según las circunstancias específicas del envío.

Un transporte puerta a puerta puede consistir en cargar una mercancía en un vehículo que la transporte de un punto a otro. Puede haber cambio de vehículo e incluso cambio de modo sin que necesariamente se considere transporte multimodal. Lo que caracteriza al transporte multimodal es la existencia de una pluralidad de modos, la responsabilidad asumida por el OTM frente al cargador por todo el traslado, y que la operación se articule bajo un solo contrato y, en su caso, un solo documento de transporte multimodal (DTM). Esta distinción es importante para evitar confusiones terminológicas y para la correcta implementación de contratos de transporte. En el transporte puerta a puerta, la prioridad es la continuidad y eficiencia del servicio, sin importar la estructura contractual o la diversidad de medios utilizados.

Arroyo explica que “es una hipótesis que, como su propio nombre indica, hace referencia a la obligación del porteador de asumir íntegramente el transporte, al margen de la pluralidad de modos, de medios y de la presencia de una pluralidad de porteadores. Normalmente se aplica al transporte multimodal en sentido estricto o transporte integrado” (Arroyo, 2001:429-449). Esta explicación subraya la flexibilidad del transporte puerta a puerta para adaptarse a diferentes circunstancias operativas y

la capacidad del porteador para gestionar todas las fases del transporte de manera integral, ofreciendo una solución eficiente y cómoda para el cargador.

Por todo lo anterior, y para evitar imprecisiones terminológicas, en esta obra nos referiremos al transporte multimodal únicamente bajo la denominación “transporte multimodal”. Esta clarificación es importante para mantener la precisión en el lenguaje y asegurar que los términos se utilicen de manera consistente y adecuada en el contexto del transporte y la logística. Esta decisión de terminología precisa y específica es fundamental para evitar malentendidos y asegurar que todas las partes involucradas en contratos y operaciones de transporte tengan una comprensión clara y uniforme de las responsabilidades y expectativas.

REGULACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE MULTIMODAL Y SUS VARIANTES

Cuestiones preliminares

Con el tiempo, se impone una visión unitaria del transporte multimodal, aunque el *nomen iuris* con el que se designa esta operación no sea unánime. Se utilizan de manera homónima expresiones tales como “intermodal”, “combinado”, “plurimodal”, etc. Sin embargo, existen figuras afines al transporte multimodal que se distinguen por constituir, no una operación de transporte multimodal, sino una operación de transporte unimodal con ejecución plurimodal o segmentada. Así, veremos que algunas de las figuras que comentamos a continuación no tienen que ver con la concepción jurídica de transporte multimodal. Otras, en cambio, sí pueden ser consideradas como tal, dependiendo de la configuración interna que adopte la propia operación de transporte según la voluntad de las partes y el reconocimiento de acciones directas. Finalmente, veremos

también expresiones cuyo significado no atiende a ninguna modalidad de transporte, sino que son simplemente una denominación alternativa de transporte multimodal.

En los Países Bajos, el contrato multimodal es la suma total de las diversas etapas unimodales involucradas, en lugar de un todo indivisible. "El contrato de transporte multimodal se considera un contrato mixto que puede separarse en varios contratos unimodales" (Hoeks.M, 2009:369). A nuestro juicio, considerar el contrato de transporte multimodal como un contrato mixto que puede separarse en varios contratos unimodales ofrece una perspectiva flexible y adaptable para las operaciones logísticas. Esta visión permite descomponer el contrato principal en varios subcontratos específicos, regulados por las normas jurídicas correspondientes a cada modo de transporte utilizado en el trayecto. Aunque esta separación facilita una mayor especialización y control sobre cada segmento del transporte, también puede complicar la gestión integral al requerir la coordinación y supervisión de múltiples contratos. En síntesis, esta característica de separabilidad proporciona flexibilidad y especialización, pero requiere una gestión sólida y una clara definición de responsabilidades para asegurar una operación eficiente y coherente.

En Alemania, la definición de transporte multimodal es similar a la holandesa. "El transporte de mercancías realizado por varios modos de transporte sobre la base de un solo contrato de transporte del que se puede decir que, si se hubieran concluido contratos separados entre las partes para cada parte del transporte que involucraba un modo de transporte, al menos dos de estos contratos estarían sujetos a diferentes normas legales" (Hoeks,M:372). Desde nuestra perspectiva, el transporte de mercancías realizado por varios modos de transporte bajo un

solo contrato de transporte, el cual podría dividirse en contratos separados sujetos a diferentes normas legales, proporciona una estructura unificada que simplifica la gestión y responsabilidad del transporte multimodal. Esta unificación facilita la administración de la operación al tener un único contrato y un solo punto de responsabilidad, el Operador de Transporte Multimodal (OTM). Sin embargo, es esencial reconocer que esta unificación también implica que se deben cumplir múltiples regulaciones legales correspondientes a cada modo de transporte involucrado. En síntesis, mientras que un solo contrato de transporte multimodal centraliza la gestión y la responsabilidad, requiere una comprensión profunda y cumplimiento de las diversas normas legales aplicables a cada modo de transporte, asegurando así una operación coherente y conforme a las leyes.

En Argentina, se establece: "El que se realiza en virtud de un contrato de transporte multimodal utilizando como mínimo dos modos diferentes de porteo a través de un solo operador, que deberá emitir un documento único para toda la operación, percibir un solo flete y asumir la responsabilidad por su cumplimiento, sin perjuicio de que comprenda además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenamiento, manipulación o entrega al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados en origen y destino, incluso los de consolidación y desconsolidación de las mercaderías, cumplimentando las normas legales vigentes" (Argentina, 1997). A nuestro parecer, la definición de transporte multimodal que se realiza bajo un solo contrato utilizando al menos dos modos diferentes de porteo a través de un único operador, quien debe emitir un documento único para toda la operación, percibir un solo flete y asumir la responsabilidad

por su cumplimiento, es sumamente efectiva. Esta definición subraya la simplicidad y coherencia que aporta este tipo de contrato a las operaciones logísticas. Además, la inclusión de servicios complementarios como recolección, unitarización, almacenamiento y entrega al destinatario dentro del mismo contrato, asegura una gestión integral y eficiente de la cadena de suministro. Asimismo, el cumplimiento de las normas legales vigentes en origen y destino garantiza que todas las etapas del proceso se desarrollen dentro de un marco jurídico claro y consistente, reduciendo riesgos y mejorando la confiabilidad del servicio. En síntesis, este enfoque integral no solo optimiza la logística, sino que también proporciona una mayor transparencia y seguridad a todas las partes involucradas.

En Brasil, se define el transporte multimodal como: “El transporte regido por un único contrato y en el que se utilizan dos o más modalidades de transporte y del que es responsable únicamente un operador de transporte multimodal OTM” (Brasil N. C., 1998). A nuestro entender, la definición de transporte regido por un único contrato que utiliza dos o más modalidades de transporte, bajo la responsabilidad exclusiva de un operador de transporte multimodal (OTM), ofrece una clara ventaja en términos de eficiencia y gestión logística. Este enfoque centraliza la responsabilidad en un solo operador, lo que simplifica la coordinación y facilita la resolución de problemas. Además, contar con un único contrato para múltiples modos de transporte reduce la complejidad administrativa y asegura una mayor coherencia en la ejecución del servicio. La figura del OTM, responsable de toda la operación, proporciona un punto de referencia claro y confiable para los cargadores, mejorando la transparencia y la previsibilidad en el manejo de las mercancías. En suma, esta modalidad contribuye significativamente

a la optimización de la cadena de suministro y a la reducción de riesgos operativos.

En Chile, se establece que el “Porteo de mercancías por lo menos de dos modos diferentes de transporte, desde un lugar en el que el operador multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega” (Chile, 1855). A nuestro parecer, el concepto de “porteo de mercancías por lo menos de dos modos diferentes de transporte, desde un lugar en el que el operador multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega” destaca por su capacidad de optimizar la logística de manera significativa. Esta modalidad permite una mayor flexibilidad y eficiencia en el transporte de mercancías, aprovechando las ventajas de cada modo de transporte involucrado. Además, al centralizar la responsabilidad en el operador multimodal, se simplifican los procesos de seguimiento y gestión de las mercancías, desde la recogida hasta la entrega final. Este enfoque reduce los riesgos de pérdidas y daños, al tiempo que facilita una mejor coordinación y planificación de las rutas de transporte. En conjunto, este método ofrece una solución eficaz para las necesidades complejas del transporte moderno, mejorando tanto la eficiencia operativa como la satisfacción del cliente.

En los Estados Unidos, “el transporte multimodal se entiende como transporte mediante varios modos, bajo un único precio y respaldado por un único documento de transporte, sin importar cuántos porteadores intervengan en la operación” (Palmer, 1989: 283-284) A nuestro parecer, la definición de transporte multimodal en los Estados Unidos, que implica el uso de varios modos bajo un único precio y un solo documento de transporte, simplifica significativamente el proceso logístico. Este enfoque unificado facilita la gestión y el seguimiento del transporte, independiente-

mente de la cantidad de porteadores involucrados en la operación. La estandarización del precio y la documentación única contribuyen a una mayor transparencia y eficiencia, reduciendo la complejidad administrativa y los costos operativos. Además, al centralizar la responsabilidad en un único documento, se minimizan los riesgos de disputas y se agiliza la resolución de cualquier problema que pueda surgir durante el transporte. En conjunto, este modelo proporciona una estructura clara y eficiente que beneficia tanto a los cargadores como a los operadores logísticos.

En China, se define el contrato multimodal como: “Un contrato bajo el cual el operador de transporte multimodal se compromete a transportar las mercancías, contra el pago del flete por todo el transporte, desde el lugar donde las mercancías fueron recibidas hasta el destino, y entregarlas al destinatario mediante dos o más modos diferentes de transporte, uno de los cuales es el transporte marítimo” (Abril, 2022:134). A nuestro parecer, la definición del contrato multimodal en China, que exige que uno de los modos de transporte sea marítimo, refleja la importancia estratégica del transporte marítimo en la logística internacional de este país. Este enfoque garantiza que las mercancías se transporten de manera eficiente y económica desde el origen hasta el destino final. Al centralizar la responsabilidad en el operador de transporte multimodal y abarcar todo el proceso bajo un único contrato, se facilita la coordinación y gestión del transporte. Esta metodología no solo optimiza los tiempos y costos logísticos, sino que también asegura una mayor fiabilidad y seguimiento de las mercancías a lo largo de todo el trayecto. Además, al incluir el transporte marítimo como un componente esencial, se subraya el papel decisivo de este modo de transporte en la conectividad global y la competitividad comercial de China.

En India, se ofrece la siguiente definición de transporte multimodal: “Transporte multimodal” significa el transporte de mercancías por al menos dos modos diferentes de transporte bajo un contrato de transporte multimodal, desde el lugar de aceptación de las mercancías en India hasta un lugar de entrega de las mercancías fuera de India” (Abril, 2022:135). A nuestro juicio, la definición de transporte multimodal en India subraya la importancia de la integración y eficiencia en la logística internacional. Esta definición establece que el transporte multimodal debe involucrar al menos dos modos de transporte bajo un único contrato, asegurando así una mayor coherencia y responsabilidad a lo largo de toda la cadena de suministro. Esta aproximación facilita el comercio transfronterizo, optimizando tiempos y costos al centralizar la responsabilidad en un solo operador. Al abarcar el transporte desde la aceptación de las mercancías en India hasta su entrega en un destino internacional, se promueve una mayor competitividad y conectividad del país en el mercado global.

Finalmente, en el ámbito supranacional, las legislaciones sobre transporte multimodal de la Comunidad Andina, ALADI, MERCOSUR, ASEAN y la Liga de los Países Árabes coinciden en las definiciones de transporte multimodal, con algún matiz que exponemos a continuación. “El transporte multimodal es un transporte de mercancías por, al menos, dos modos diferentes de transporte, sobre la base de un contrato de transporte multimodal, de un lugar en un país en el que se toman las mercancías bajo custodia por el operador de transporte multimodal a un lugar designado para la entrega, situado en un país diferente” (MERCOSUR, 1994). Esta es la definición que se repite y sobre la cual cabe tan solo un matiz: que, para MERCOSUR, ALADI, la Comunidad Andina y la Liga de los Países Árabes,

el transporte multimodal comprende, además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por almacenaje, manipulación y entrega de la carga al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados entre origen y destino, incluyendo los de consolidación y desconsolidación de las cargas.

Esta definición amplia refleja un enfoque integral del transporte multimodal, garantizando la eficiencia y la continuidad en la cadena logística. La armonización de estas normativas facilita el comercio internacional, promoviendo un sistema de transporte más cohesivo y eficiente en diversas regiones.

Efectos de una regulación fragmentaria del contrato de transporte multimodal: grupos de casos

La regulación fragmentaria del contrato de transporte multimodal puede tener impactos significativos en diversas situaciones específicas. A continuación, se exploran varios grupos de casos concretos que ilustran estos efectos:

Caso 1: *Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd y Air France (2002): pérdida de mercancías durante el transporte multimodal*

De acuerdo con una demanda por pérdida de mercancías en el transporte multimodal, el Tribunal de Apelación inglés, en una decisión histórica, revirtió la sentencia de primera instancia y determinó que el Convenio sobre el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR) se aplicaba al tramo por carretera de un contrato internacional de transporte multimodal. En este caso, el transporte incluía un envío aéreo desde Singapur a París, seguido de transporte por carretera y transbordador roll-on/roll-off hasta Dublín⁶.

6 Cfr. DMC/SandT/03/02 *Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd y Air France*. Tri-

La sentencia del Tribunal estableció que las condiciones de *Air France*, que buscaban limitar su responsabilidad, eran inválidas en la medida en que contradecían las disposiciones del CMR. Por consiguiente, los demandantes tenían la oportunidad de demostrar, en virtud del artículo 29 del CMR, que hubo mala conducta intencional o incumplimiento equivalente, lo cual despojaba a *Air France* del derecho a limitar su responsabilidad por la pérdida ocurrida durante el tránsito por carretera. Esta decisión subraya la importancia del CMR en la regulación de tramos terrestres dentro de contratos de transporte multimodal y resalta la protección legal adicional para los consignatarios en dichos contextos⁷.

La sentencia del Tribunal de Apelación en el caso *Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd y Air France* representa un hito significativo en la jurisprudencia del transporte multimodal. Al aplicar el Convenio sobre el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR) al tramo terrestre de un contrato de transporte multimodal, el tribunal establece un precedente importante que refuerza la protección de los consignatarios frente a las limitaciones de responsabilidad impuestas por los transportistas.

La decisión del tribunal subraya la importancia del CMR como un instrumento legal que protege a los consignatarios en el contexto del transporte por carretera, incluso cuando forma parte de un contrato multimodal. Al invalidar las condiciones de *Air France* que limitaban su responsabilidad, el tribunal garantiza que los consignatarios puedan buscar una compensación justa en caso de pérdidas o daños ocurridos durante el transpor-

bunal de Apelación inglés: LJJ Aldous, Mance y Latham: marzo de 2002. Transporte Aéreo y Transporte por Carretera: Aplicabilidad del Convenio CMR en el Transporte Multimodal. Disponible en: https://archive.onlinedmc.co.uk/quantum_v__air_france_cofa.htm
7 Ibid.

te terrestre. Esta protección se amplifica por la posibilidad de demostrar mala conducta intencional o incumplimiento equivalente, lo que elimina las limitaciones de responsabilidad del transportista.

El fallo también destaca la necesidad de una mayor armonización normativa en el transporte multimodal. La aplicación del CMR a un tramo específico de un contrato multimodal sugiere una fragmentación regulatoria que puede complicar la gestión de responsabilidades y disputas. Una regulación más unificada y coherente podría simplificar estos procesos y proporcionar una mayor certeza jurídica a todas las partes involucradas.

A pesar de los beneficios inmediatos de la sentencia, también surgen desafíos. La decisión podría incentivar a los transportistas a revisar y posiblemente endurecer sus condiciones contractuales para evitar responsabilidades adicionales, lo que podría aumentar la complejidad de los contratos de transporte multimodal. Además, la interpretación y aplicación del artículo 29 del CMR requerirán una evaluación cuidadosa en futuros casos para garantizar que las alegaciones de mala conducta intencional o incumplimiento equivalente sean justificadas adecuadamente.

La sentencia del Tribunal de Apelación en el caso *Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd y Air France* marca un avance significativo en la protección de los consignatarios en el transporte multimodal, reafirmando la aplicabilidad del CMR en tramos terrestres de estos contratos. No obstante, también pone de relieve la necesidad de avanzar hacia una mayor unificación normativa que aborde las complejidades y fragmentaciones actuales, facilitando así una gestión más eficiente y equitativa del transporte multimodal.

La sentencia del Tribunal de Apelación en el caso *Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd y Air*

France tiene varios efectos importantes en el ámbito del transporte multimodal.

En primer lugar, esta decisión amplía la protección de los consignatarios al aplicar el Convenio sobre el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR) a un tramo específico de un contrato multimodal. Esta medida garantiza que los consignatarios puedan recibir una compensación justa por pérdidas o daños ocurridos durante el transporte terrestre, al invalidar las condiciones contractuales de *Air France* que limitaban su responsabilidad.

Además, la aplicación del CMR en este contexto resalta la fragmentación normativa existente en el transporte multimodal. Al aplicar diferentes regulaciones a distintos tramos del transporte, se complica la gestión de responsabilidades y disputas. Esta fragmentación normativa puede generar incoherencias y una falta de previsibilidad en la aplicación de las normas, lo cual afecta negativamente la eficiencia del sistema de transporte multimodal.

La decisión del tribunal también podría incentivar a los transportistas a revisar y endurecer sus condiciones contractuales para evitar responsabilidades adicionales. Esto podría aumentar la complejidad de los contratos de transporte multimodal y llevar a una mayor cantidad de litigios, complicando aún más la gestión de estos contratos.

Asimismo, el fallo subraya la necesidad de una mayor armonización normativa en el transporte multimodal. Una regulación más unificada y coherente simplificaría la gestión de responsabilidades y proporcionaría una mayor certeza jurídica a todas las partes involucradas, mejorando la eficiencia y la equidad del sistema.

Por último, la interpretación y aplicación del artículo 29 del CMR, que permite a los consignatarios demos-

trar mala conducta intencional o incumplimiento equivalente por parte del transportista, requerirá una evaluación cuidadosa en futuros casos. Es importante garantizar que las alegaciones de mala conducta estén justificadas adecuadamente para evitar abusos y asegurar una admistración justa de justicia.

En conclusión, la sentencia del Tribunal de Apelación en el caso *Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd y Air France* representa un avance significativo en la protección de los consignatarios en el transporte multimodal. Sin embargo, también destaca la necesidad de avanzar hacia una mayor unificación normativa que aborde las complejidades y fragmentaciones actuales, facilitando así una gestión más eficiente y equitativa del transporte multimodal.

Caso 2: *Sompo Japan Insurance Inc. v. Norfolk Southern Railway Company (2008): daños en las mercancías durante el transporte multimodal*

De acuerdo con una demanda por daños en la mercadería durante el transporte multimodal, el Tribunal de Distrito de los Estados Unidos, SD Nueva York, en el 2008, resolvió el caso N° 07 Civ. 2735(DC) de la Compañía de Seguros Sompo Japan contra Norfolk Southern Railway Company⁸. La descripción del caso es como sigue: en marzo de 2006, cuatro empresas acuerdan que sus productos (incluyendo tractores, componentes de automóviles, máquinas de hacer hielo, vitrinas para sushi y fotocopiadoras) se envíen desde Asia a Long Beach, California, en barco, y luego se transporten a través de Estados Unidos en tren hasta Georgia. Sin embargo, el tren descarrilla

en Texas el 18 de abril de 2006 y la carga a bordo resulta dañada. Sompo Japan Insurance Company of America y Sompo Japan Insurance Inc. (en conjunto, “Sompo”), que aseguran la carga de las empresas, presentan una demanda contra los transportistas ferroviarios para obtener una indemnización por los daños (Ibid)⁹.

El tribunal se encuentra ante la moción de los demandantes para una sentencia sumaria parcial. Los demandantes solicitan que el tribunal determine si su recuperación está limitada por diversos contratos entre los transportistas ferroviarios demandados, las compañías navieras y los asegurados, o si pueden recuperar el valor total de la carga dañada. La respuesta depende de si ciertos contratos entre los transportistas ferroviarios y las compañías navieras se celebraron de conformidad con el 49 USC § 10709 y, de ser así, si las compañías ferroviarias estaban obligadas a ofrecer a los asegurados una opción de responsabilidad total conforme al 49 USC § 11706, conocido como la Enmienda Carmack¹⁰.

El tribunal concede la moción de los demandantes de sentencia sumaria parcial. Se considera que la responsabilidad de la empresa de transporte ferroviario demandada no está limitada por sus contratos con las compañías navieras ni por los contratos de los asegurados con las compañías navieras, y los demandantes pueden reclamar la recuperación del valor total de la carga dañada. Los demandados no han limitado adecuadamente su responsabilidad conforme a los requisitos del régimen legal. En consecuencia, los demandantes tienen la libertad para reclamar daños y perjuicios que excedan los límites de responsabilidad establecidos en cualquiera de los contratos¹¹.

8 Cfr. Sompo Japan Insurance Inc. v. Norfolk Southern Railway Company. Disponible en: https://www.courtlistener-com.translate.google.com/docket/4135404/sompo-japan-insurance-inc-v-norfolk-southern-railway-company/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es-419&_x_tr_pto=sc

9 Ibid.

10 Ibid.
11Ibid.

La decisión del tribunal en este caso destaca varios efectos importantes de una regulación fragmentaria del contrato de transporte multimodal, especialmente en situaciones donde se producen daños a la mercancía transportada.

En primer lugar, la fragmentación normativa introduce una gran cantidad de incertidumbres y complejidades en la determinación de responsabilidades. La aplicación de diferentes regulaciones y contratos para distintos segmentos del transporte multimodal puede dificultar la identificación clara de las responsabilidades y los derechos de indemnización. En este caso, la necesidad de recurrir a diferentes disposiciones legales para determinar la responsabilidad refleja esta complejidad.

Además, la fragmentación puede permitir a los transportistas intentar limitar su responsabilidad mediante cláusulas contractuales específicas para cada tramo del transporte. Sin embargo, como se muestra en este caso, tales intentos pueden ser invalidados si no cumplen con los requisitos legales adecuados. Esto pone de relieve la dificultad de aplicar límites de responsabilidad de manera coherente y justa en un contexto multimodal.

La falta de una normativa uniforme y coherente puede llevar a un aumento en los litigios, ya que las partes involucradas buscan resolver disputas a través de los tribunales. En este caso, la necesidad de una sentencia sumaria parcial para determinar los límites de responsabilidad muestra cómo la fragmentación puede complicar la resolución de disputas y prolongar los procesos judiciales.

Este caso también subraya la necesidad urgente de armonizar las regulaciones que rigen el transporte multimodal. Una regulación más unificada podría simplificar la gestión de responsabilidades y disputas, proporcionando mayor certeza jurídica y reduciendo los costos asociados con

los litigios. La armonización normativa mejoraría la eficiencia y la equidad en el sistema de transporte multimodal.

Finalmente, la fragmentación normativa puede resultar en una protección inadecuada para los consignatarios. En este caso, la decisión del tribunal de permitir que los demandantes reclamen la recuperación del valor total de la carga dañada demuestra la necesidad de normas que protejan adecuadamente los intereses de los consignatarios frente a las limitaciones de responsabilidad impuestas por los transportistas.

En conclusión, el caso destaca los efectos adversos de una regulación fragmentaria en el transporte multimodal, subrayando la importancia de avanzar hacia una mayor armonización y coherencia normativa para mejorar la gestión de responsabilidades y proteger adecuadamente los intereses de todas las partes involucradas.

Caso 3: Incumplimiento contractual en el transporte de contenedores

El caso en cuestión trata sobre el incumplimiento contractual en el transporte de contenedores multimodal, donde un operador es responsable de los daños internos no detectables externamente. Según la sentencia del Tribunal Federal de Justicia de Alemania, emitida el 17 de julio de 2008 (I ZR 181/05)¹², se analizan las cláusulas contractuales y la responsabilidad del operador de transporte multimodal.

Un operador de transporte multimodal recibe un contenedor para ser transportado a través de varios modos de transporte, incluidos el maríti-

¹² Cfr. Bundesgerichtshof (BGH), Urteil vom 17. Juli 2008-I ZR 181/05. Disponible en: https://dejure-org.translate.google.com/dienste/vernetzung/rechtsprechung?Gericht=BGH&Datum=17.07.2008&Aktenzeichen=I+ZR+181/05&_x_tr_sl=de&_x_tr_tl=es&_x_tr_hi=es&_x_tr_pto=sc

mo, ferroviario y terrestre. Durante el proceso, se produce un daño interno en el contenedor, que no es detectable externamente, resultando en un incumplimiento contractual.

El Tribunal Federal de Justicia de Alemania, en su fallo, destacó la necesidad de cláusulas contractuales claras y coherentes que aborden los riesgos y responsabilidades en todos los modos de transporte involucrados en el transporte multimodal. El tribunal hizo referencia a la excepción del artículo 2 del Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR), que no era relevante en este caso, y al artículo 28 del BGHZ 177, 309 Rn 20 y siguientes¹³.

El fallo del Tribunal Federal de Justicia de Alemania resalta la importancia de establecer un marco normativo coherente para el transporte multimodal. La fragmentación actual en las regulaciones genera incertidumbre y desafíos para todas las partes involucradas, desde la redacción de contratos hasta la obtención de seguros y la resolución de disputas. Una regulación unificada y clara no solo facilitaría la gestión de responsabilidades, sino que también aumentaría la previsibilidad y la eficiencia en el transporte multimodal, beneficiando tanto a los operadores como a los cargadores.

El caso ilustra los problemas prácticos derivados de la aplicación de diferentes normas legales a diferentes tramos de un contrato de transporte multimodal. Para mitigar estos problemas, es esencial avanzar hacia una mayor armonización normativa que proporcione un marco claro y consistente para abordar las complejidades del transporte multimodal.

La fragmentación regulatoria puede dar lugar a cláusulas de responsabilidad que varían significativamente entre los contratos marítimos, ferroviarios y terrestres. Esta diversi-
13 Ibid.

dad complica la determinación de la responsabilidad y la indemnización, ya que cada modo de transporte puede tener diferentes estándares y limitaciones de responsabilidad. Por ejemplo, un contrato marítimo puede limitar la responsabilidad del transportista a una cantidad específica por unidad de carga, mientras que un contrato ferroviario puede tener un estándar de responsabilidad completamente diferente. Esta falta de coherencia obliga a las partes a navegar por un complejo entramado de normativas, lo que puede resultar en interpretaciones divergentes y conflictos legales.

La falta de una normativa unificada también puede dificultar la obtención de una cobertura de seguro integral que abarque todos los riesgos y modos de transporte involucrados. Los seguros diseñados para un modo de transporte específico pueden no ofrecer una cobertura adecuada para los riesgos asociados con otros modos, exponiendo tanto al cargador como al operador a pérdidas financieras significativas en caso de daños no cubiertos por el seguro. Esto puede llevar a situaciones en las que la carga no está completamente asegurada durante todo el trayecto multimodal, aumentando la vulnerabilidad a pérdidas económicas imprevisibles.

La sentencia del Tribunal Federal de Justicia de Alemania resalta la necesidad de una mayor armonización normativa en los contratos de transporte multimodal para asegurar una gestión más eficiente y justa de las responsabilidades y riesgos asociados.

Caso 4: Mitsui & Co Ltd v. M/V Amstelveen, 609 F. Supp. 55 (S.D.N.Y. 1985): *transporte internacional de productos perecederos*

El caso de Mitsui & Co Ltd v. M/V Amstelveen del Tribunal de Distrito de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York en 1985 abordó

un problema similar de responsabilidad en el transporte multimodal. En este caso, el tribunal tuvo que decidir sobre la normativa aplicable cuando un envío se vio afectado por daños durante el transporte, destacando las complejidades y desafíos de aplicar diferentes marcos normativos en un solo contrato de transporte.

En el caso del transporte internacional de productos perecederos, un envío se transporta utilizando tanto transporte aéreo como terrestre. Durante el tramo terrestre, una demora provoca la pérdida de la mercancía, causando daños significativos debido a la naturaleza perecedera de los productos.

El tribunal encargado de resolver este caso tuvo que enfrentarse a la complejidad de aplicar diferentes marcos normativos, dado que la normativa aplicable al transporte aéreo (Convenio de Montreal) y la normativa terrestre pueden diferir significativamente. La decisión reflejó esta complejidad y subrayó la necesidad de un enfoque unificado para gestionar las responsabilidades del operador de transporte multimodal.

La fragmentación normativa en el transporte multimodal genera varios efectos negativos, tanto para los operadores como para los cargadores. En primer lugar, la confusión normativa es uno de los principales problemas. La normativa aplicable al transporte aéreo y terrestre puede diferir significativamente, lo que crea confusión sobre las responsabilidades del operador de transporte multimodal y complica la gestión de disputas legales. Por ejemplo, en casos donde se deben aplicar simultáneamente el Convenio de Montreal y las normativas terrestres, se produce una incertidumbre considerable sobre cuál debe ser la normativa predominante para resolver el problema de responsabilidad por la demora y la pérdida de productos perecederos. Esta confusión puede llevar a deci-

siones inconsistentes y a una falta de claridad en los procesos judiciales.

Además, la falta de uniformidad normativa también resulta en inseguridad jurídica. Esta inseguridad afecta la capacidad del cargador para obtener una compensación adecuada por la pérdida de productos perecederos, generando incertidumbre y potenciales disputas legales entre las partes involucradas. La fragmentación regulatoria puede llevar a interpretaciones divergentes sobre la responsabilidad y las obligaciones del operador de transporte multimodal, complicando aún más la resolución de los casos. En consecuencia, tanto los cargadores como los operadores pueden encontrarse en situaciones donde los derechos y obligaciones no están claramente definidos, lo que dificulta la gestión eficiente y equitativa de las disputas y puede resultar en resultados injustos.

La fragmentación normativa también puede complicar la implementación de seguros adecuados. La obtención de una cobertura de seguro integral que abarque todos los riesgos y modos de transporte involucrados se vuelve difícil bajo un régimen fragmentado. Esto expone tanto al cargador como al operador a pérdidas financieras significativas en caso de daños no cubiertos por el seguro, incrementando así el riesgo asociado con el transporte multimodal. La falta de un marco normativo unificado y coherente no solo afecta la eficiencia operativa, sino que también socava la confianza de las partes involucradas en el sistema de transporte multimodal.

En síntesis, los efectos de una regulación fragmentaria en el contrato de transporte multimodal incluyen confusión normativa, inseguridad jurídica y dificultades en la implementación de seguros. Estos factores complican la determinación de responsabilidades, la resolución de disputas y la gestión de riesgos fi-

nancieros, subrayando la necesidad de avanzar hacia una mayor armonización normativa en el transporte multimodal.

Caso 5: *Norfolk Southern Railway Co. v. Kirby*, 543 U.S. 14 (2004): daños en el transporte de productos químicos

Un envío de productos químicos peligrosos se transporta utilizando una combinación de transporte ferroviario y marítimo. Durante el transporte, se producen daños que resultan en un derrame y contaminación ambiental. Este caso destaca la complejidad de determinar responsabilidades y gestionar riesgos en el transporte multimodal de sustancias peligrosas. La decisión del tribunal subrayó la importancia de tener un marco legal claro y coherente para gestionar adecuadamente los riesgos asociados con el transporte de productos peligrosos. La Corte Suprema de EE.UU. analizó las responsabilidades en el transporte multimodal y destacó la necesidad de un marco unificado para evitar conflictos y garantizar una gestión eficiente de los riesgos (Sentencia/Jurisprudencia, 2004)¹⁴.

La decisión de la Corte Suprema en el caso *Norfolk Southern Railway Co. v. Kirby* representó un hito significativo en la jurisprudencia del transporte multimodal en los Estados Unidos. La Corte sostuvo que las cláusulas limitativas de responsabilidad en los conocimientos de embarque marítimo son aplicables a todo el transporte multimodal, incluidos los tramos terrestres, siempre que las partes hayan acordado expresamente estas condiciones.

La decisión tiene aspectos positivos y negativos. Entre los aspectos positivos se puede observar claridad

y coherencia, es decir, la decisión proporcionó una mayor claridad sobre la aplicabilidad de las cláusulas contractuales en el transporte multimodal, ayudando a unificar los marcos legales y reducir la fragmentación normativa. Además, promueve la seguridad jurídica, al confirmar la aplicabilidad de las cláusulas limitativas a todo el recorrido, la Corte reforzó la seguridad jurídica para los operadores de transporte multimodal, permitiendo una mejor gestión de riesgos y previsibilidad en las responsabilidades. En cuanto a los aspectos negativos, se observa la desprotección del cargador, ya que la decisión podría considerarse desfavorable para los cargadores, quienes pueden enfrentar limitaciones significativas en sus derechos a reclamar compensaciones justas por pérdidas o daños. Por otra parte, se observa la dependencia de cláusulas contractuales, es decir, la Corte enfatizó la importancia de las cláusulas contractuales, lo que podría incentivar a los transportistas a incluir términos más restrictivos que limitan sus responsabilidades, potencialmente en detrimento de los intereses de los cargadores.

En conclusión, la decisión de la Corte Suprema de EE.UU. subrayó la necesidad de un enfoque unificado en la regulación del transporte multimodal. Sin embargo, también puso de manifiesto la tensión entre la necesidad de coherencia normativa y la protección adecuada de los derechos de los cargadores. Un marco legal más equilibrado y uniforme que aborde estas preocupaciones podría mejorar tanto la eficiencia como la equidad en el transporte multimodal.

La fragmentación normativa entre el transporte ferroviario y marítimo puede llevar a disputas sobre qué operador es responsable de los daños y la contaminación resultante. En este caso, las diferencias en las normativas aplicables a los modos de transporte involucrados complicaron la determinación de responsa-

¹⁴ Cfr. The Aftermath of *Norfolk Southern Railway v. James N. Kirby, Pty Ltd.*: Jurisdiction and Choice-of-Law Issues 83 Tul. L. Rev. 1393 (2008-2009). Disponible en: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/543/14/>

bilidades. La falta de una normativa unificada puede resultar en interpretaciones contradictorias sobre las obligaciones y responsabilidades de los operadores, lo que a menudo lleva a litigios prolongados y costosos.

La cobertura de seguros para productos peligrosos puede complicarse debido a la necesidad de cumplir con múltiples normativas y regulaciones específicas para cada modo de transporte. La fragmentación regulatoria puede dificultar la obtención de una cobertura de seguro integral que abarque todos los riesgos asociados con el transporte de productos químicos peligrosos. Esto expone tanto al cargador como al operador a pérdidas financieras significativas en caso de daños no cubiertos por el seguro. Además, la necesidad de cumplir con diferentes requisitos de seguro y normativas de responsabilidad para cada modo de transporte puede aumentar los costos y la complejidad de las operaciones de transporte multimodal.

Finalmente, sobre estos casos analizados, llegamos a la conclusión de que la regulación fragmentaria del contrato de transporte multimodal genera múltiples problemas que afectan la eficiencia, seguridad jurídica y predictibilidad en las operaciones logísticas. Estos casos concretos ilustran cómo la falta de unificación normativa puede complicar la resolución de disputas, incrementar la carga administrativa y afectar negativamente la gestión de riesgos en el transporte multimodal. Es esencial avanzar hacia una normativa unificada que aborde estas problemáticas y facilite un marco legal coherente y eficiente para el transporte multimodal.

Estas jurisprudencias ilustran cómo los tribunales han manejado casos que involucran la regulación fragmentaria del transporte multimodal, destacando la necesidad de un marco legal unificado y coherente para mejorar la eficiencia y la seguridad jurídica en el sector.

ALEGATO POR UNA REGULACIÓN UNITARIA

El transporte multimodal se impone como una solución esencial para la logística moderna, integrando múltiples modos de transporte bajo un único contrato y una responsabilidad unificada. Sin embargo, la fragmentación normativa y la falta de coherencia regulatoria internacional presentan obstáculos significativos para su implementación eficiente. A medida que el comercio global continúa expandiéndose, la necesidad de una infraestructura logística más integrada y eficiente se vuelve cada vez más crítica. La eficiencia y la integración no solo permiten una mejor coordinación entre los diferentes modos de transporte, sino que también optimizan el tiempo y los costos, lo que resulta esencial en un mercado cada vez más competitivo y globalizado. Esta integración facilita un flujo continuo de mercancías, reduce los tiempos de inactividad y mejora la capacidad de respuesta ante posibles interrupciones en la cadena de suministro.

Desafíos de la fragmentación normativa

Actualmente, la falta de una regulación unitaria coherente y estandarizada a nivel internacional presenta desafíos significativos que deben ser abordados con urgencia. La diversidad normativa no solo crea barreras administrativas, sino que también genera incertidumbre y riesgo para los operadores logísticos. Una regulación unitaria podría proporcionar un marco claro y consistente, facilitando así el crecimiento y desarrollo del transporte multimodal en todo el mundo.

La fragmentación actual en la regulación del transporte multimodal crea incertidumbre y aumenta la complejidad administrativa. Diferentes países y regiones aplican normativas diversas que no solo varían

en terminología, sino también en la definición y aplicación de responsabilidades y contratos. Este mosaico regulatorio impide la creación de un entorno logístico fluido y armonizado, afectando la eficiencia de la cadena de suministro global. La adopción de una normativa unificada podría reducir significativamente los costos y tiempos de tránsito, mejorando la competitividad de las empresas en el mercado global.

Esta disparidad impide una gestión eficiente y coherente de la cadena logística global, generando costos adicionales y retrasos que afectan negativamente a los actores involucrados. Los operadores deben navegar por un laberinto de requisitos legales, lo que aumenta los costos operativos y reduce la competitividad internacional. La estandarización de las normativas permitiría a las empresas logísticas concentrarse en la innovación y la mejora de sus servicios, en lugar de enfrentar continuamente obstáculos regulatorios.

Modelos nacionales de regulación

En países como los Países Bajos y Alemania, se considera el contrato multimodal como una suma de contratos unimodales, lo que proporciona flexibilidad pero a costa de una mayor complejidad en la gestión integral. Aunque este enfoque permite una especialización en cada segmento del transporte, también conlleva una fragmentación que puede complicar la coordinación y supervisión global. Un marco regulatorio unificado podría simplificar estos procesos, facilitando una gestión más integrada y eficiente de las operaciones logísticas.

En contraste, naciones como Argentina, Brasil y China adoptan un enfoque más unificado, donde un solo contrato rige todo el proceso de transporte multimodal, centralizando la responsabilidad en un operador de

transporte multimodal (OTM). Este modelo unificado no solo simplifica la gestión operativa, sino que también reduce los riesgos asociados al transporte, ofreciendo una mayor claridad y seguridad jurídica para todas las partes involucradas. La implementación de un sistema similar a nivel internacional podría mejorar significativamente la eficiencia y seguridad de las operaciones logísticas globales.

Casos de estudio y sus efectos

El análisis de varios casos demuestra claramente los problemas y desafíos derivados de una regulación fragmentaria en el transporte multimodal. En el caso *Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd y Air France*, el Tribunal de Apelación inglés determinó que el Convenio sobre el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR) se aplicaba al tramo por carretera de un contrato internacional de transporte multimodal. Esta decisión subraya la necesidad de tener un marco regulatorio claro y coherente que gestione adecuadamente los riesgos asociados, evitando la incertidumbre sobre qué normativa aplicar.

En un caso resuelto por el Tribunal de Distrito de los Estados Unidos (SD Nueva York) en 2008, relacionado con la demanda de *Sompo Japan Insurance Company contra Norfolk Southern Railway Company*, se destacó la complejidad de aplicar múltiples normativas a un contrato de transporte multimodal que incluía tramos marítimos y ferroviarios. La decisión del tribunal reveló que la falta de una regulación unificada complica la determinación de responsabilidades y la obtención de indemnizaciones adecuadas.

Otro ejemplo es el fallo del Tribunal Federal de Justicia de Alemania en 2008 (I ZR 181/05), que analizó un caso de daños a un contenedor durante el transporte multimodal.

Este caso destacó la necesidad de cláusulas contractuales claras y coherentes que aborden los riesgos y responsabilidades en todos los modos de transporte, reafirmando la importancia de un marco normativo unificado.

El caso del transporte de productos perecederos demuestra aún más la necesidad de una normativa unificada. La falta de uniformidad en la normativa aplicable al transporte aéreo (Convenio de Montreal) y terrestre crea confusión sobre las responsabilidades del operador de transporte multimodal y puede llevar a inseguridad jurídica y disputas legales prolongadas.

Finalmente, el caso de los daños en el transporte de productos químicos peligrosos resuelto por la Corte Suprema de Estados Unidos en *Norfolk Southern Railway Co. v. Kirby* subrayó la importancia de un marco regulatorio coherente que aborde adecuadamente los riesgos asociados a diferentes modos de transporte. La fragmentación normativa puede llevar a disputas sobre la responsabilidad y complicar la implementación de seguros, exponiendo a las partes a pérdidas financieras significativas.

CONCLUSIÓN DEL ALEGATO POR UNA REGULACIÓN UNITARIA

La adopción de una regulación unitaria para el transporte multimodal es esencial para enfrentar los desafíos actuales y futuros de la logística global. Una regulación coherente y estandarizada no solo mejorará la eficiencia operativa, sino que también promoverá un entorno de comercio más justo y equitativo. La cooperación entre gobiernos, organizaciones internacionales y el sector privado será clave para desarrollar y aplicar un marco regulatorio efectivo y sostenible para el transporte multimodal.

Es imperativo que los organismos internacionales y los gobiernos traba-

jen juntos para desarrollar un marco regulatorio coherente y estandarizado que facilite el comercio, promueva la eficiencia operativa y proteja los derechos de todos los participantes en la cadena de suministro. La cooperación internacional es clave para superar las barreras regulatorias y establecer un sistema logístico global más eficiente y competitivo. Esta colaboración podría también contribuir a la creación de estándares globales para la sostenibilidad y la responsabilidad social en la logística, alineando así el desarrollo del sector con los objetivos de desarrollo sostenible.

Esta armonización normativa no solo optimizará la logística moderna, sino que también impulsará el crecimiento económico y la competitividad global. Al unificar las normativas del transporte multimodal, se establecerán las bases para un comercio internacional más fluido, eficiente y sostenible. La adopción de un marco regulatorio unificado podría también fomentar la innovación tecnológica y la mejora continua en el sector logístico, posicionando mejor a las empresas para enfrentar los desafíos del futuro.

CONCLUSIONES

El transporte multimodal, que integra múltiples modos de transporte bajo un único contrato, se muestra esencial para optimizar la logística moderna al reducir costos y tiempos. Sin embargo, la falta de consenso en su definición refleja variaciones en su implementación legal y operativa. Por tanto, llegamos a las conclusiones siguientes:

- El transporte multimodal centraliza la responsabilidad en un Operador de Transporte Multimodal (OTM), simplificando la gestión logística y mejorando la eficiencia operativa. Esta modalidad es vital para satisfacer las complejas demandas del transporte moderno.

- En países como los Países Bajos y Alemania, el contrato multimodal es una suma de contratos unimodales, proporcionando flexibilidad y especialización. Contrariamente, en Argentina, Brasil y China, un solo contrato rige todo el transporte con un operador responsable de toda la operación, simplificando la gestión y mejorando la coherencia logística. Asimismo, en India y organizaciones supranacionales como la Comunidad Andina, ALADI y MERCOSUR, se armonizan las regulaciones para facilitar el comercio transfronterizo y promover la competitividad global.
- El transporte combinado requiere múltiples porteadores con responsabilidad concurrente, aunque su uso disminuye debido a su estricto régimen de responsabilidad. El transporte segmentado fracciona el trayecto en varios contratos con responsabilidad individual, aumentando la complejidad de la gestión. El transporte con reexpedición y el transporte con subtransporte centralizan la responsabilidad en un solo porteador, contrariando subtransportistas. Este modelo es similar al multimodal en algunas legislaciones, pero puede utilizar un único modo de transporte. El transporte sucesivo involucra varios porteadores en un solo modo de transporte con responsabilidad solidaria, diferenciándose del multimodal por la pluralidad de modos y la responsabilidad centralizada en el OTM. El transporte intermodal utiliza unidades de transporte intermodal (UTI), siendo adaptable a diversos contextos operativos. Puede ser segmentado o multimodal según la estructura del contrato. El transporte puerta a puerta indica la recogida y entrega en puntos específicos, sin necesariamente involucrar

múltiples modos de transporte, siendo aplicable al transporte multimodal en sentido estricto.

- La revisión de la regulación internacional muestra variaciones significativas. Algunos países consideran el contrato multimodal como una suma de contratos unimodales, mientras que otros adoptan un enfoque unificado con un solo contrato y responsabilidad centralizada en un OTM.
- La adopción de una regulación unitaria y coherente para el transporte multimodal es esencial para mejorar la eficiencia logística global, reducir costos y facilitar el comercio internacional. La cooperación entre gobiernos, organizaciones internacionales y el sector privado será clave para desarrollar un marco regulatorio efectivo y sostenible.

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.

ALADI (1996). *Acuerdo Regional sobre Transporte Multimodal*, de 10 de noviembre de 1996.

Alemania (1896). *Código Civil* de 18 de agosto de 1896 (Bürgerliches Gesetzbuch-BGB)

Alemania (1998). *Ley de Reforma del Transporte*, de 1 de julio de 1998 (*Transportrechtsreformgesetz*).

Argentina (1998). Ley 24.921, de 7 de enero de 1998, sobre transporte multimodal de mercaderías.

Arroyo, I. (2001). *Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta*, Anuario de Derecho Marítimo, vol. XVIII, 2001, pp. 429-449.

ASEAN (2005). *Acuerdo Marco*

sobre *Transporte Multimodal*, de 17 de noviembre de 2005.

Brasil (2000). *Decreto 3.411* de 12 de abril de 2000.

Brasil (1998). *Ley 9.611*, de 19 de febrero de 1998.

Brasil (1995). *Decreto 15.673*, de 19 de julio de 1995.

Bundesgerichtshof (BGH) (2008). *Urteil vom 17. Juli 2008-I ZR 181/05*. Disponible en: https://dejure-org.translate.google.com/dienste/vernetzung/rechtsprechung?Gericht=BGH&Datum=17.07.2008&Aktenzeichen=I+ZR+181/05&x_tr_sl=de&x_tr_tl=es&x_tr_hl=es&x_tr_pto=sc

Chile (1865). *Código de Comercio*, de 23 de noviembre de 1865.

China (1999). *Ley de contratos* de 15 de marzo de 1999 (*Contract Law of the People's Republic of China*). - Normativa sobre el transporte multimodal internacional de contenedores de 1 de octubre de 1997 (*Regulations Governing International Multimodal Transport of Goods by Containers*); Código de Leyes Marítimas de 7 de noviembre de 1992 (*Maritime Code of the People's Republic of China*).

COMUNIDAD ANDINA (1996). *Resolución 425*, de 20 de agosto de 1996, mediante la que se crea el Reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional; Decisión 393, de 9 de julio de 1996, para la aplicación de la Decisión 331; Decisión 331, de 4 de marzo de 1993, sobre transporte multimodal.

Corte Suprema de los Estados Unidos (2004). *Sompo Japan Insurance Inc. V. Norfolk Southern Railway Company*. Disponible en: https://www.courtlistener.com.translate.google.com/docket/4135404/sompo-japan-insurance-inc-v-norfolk-southern-railway-compa/?_x_tr_sl=en&x_tr_tl=es&x_tr_hl=es-419&x_tr_pto=sc

Díaz, N. (1997) *Transporte Combinado: Obligaciones, Derechos, Responsabilidad*, *Cuadernos de Derecho Judicial*, n° 9, 1997, pp. 13-46.

English Court of Appeal (2002) *LJJ Aldous, Mance y Latham*: marzo de 2002. *Transporte Aéreo y Transporte por Carretera: Aplicabilidad del Convenio CMR en el Transporte Multimodal*. *DMC/SandT/03/02 Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd y Air France*. Disponible en: https://archive.onlinedmc.co.uk/quantum_v_air_france_cofa.htm

Emparanza, A. (2011). La presunción de contratación del transporte en nombre propio (art.5 LCTTM) y la responsabilidad del porteador efectivo (art.6 LCTTM): ¿una solución al problema de imputación de responsabilidades en el transporte con pluralidad de intervinientes, *Revista de Derecho del Transporte*, n° 8, 2011, pp. 33-58.

Estados Unidos (1995). *The Interstate Commerce Commission Act of 1995*.

Estados Unidos (1994). *The Trucking Industry Regulatory Reform Act of 1994*;

Estados Unidos (1984). *The Shipping Act of 1984; The Staggers Rail Act of 1980. - The Motor Carrier Act of 1980*.

Estados Unidos (1978). *The Airline Deregulation Act of 1978; The Carriage of Goods by Sea Act of 1936*.

Estados Unidos (1916). *The Shipping Act of 1916; The Carmack Amendment of 1906; The Harter Act of 1893*.

Estados Unidos (1887). *The Interstate Commerce Act of 1887*.

Giles, O. (1975). *Combined Transport*. *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 24, n° 3, 1975, pp. 379-392.

González, I. (1992). *El Transporte*

Combinado por Carretera, *Cuadernos de Estrategia*, nº. 51, 1992, pp. 61-74.

Hernández, S. (1977). El Conocimiento de Embarque para el Transporte Combinado, *Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación*. Barcelona, 1977.

Hoeks, M. (2009). Multimodal transport law. The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods, *Kluwer Law International*. La Haya.

Holanda (1992). Código Civil, 1992 (Burgerlijk Wetboek).

India (2000). Ley de Enmienda del Transporte Multimodal del año 2000 (*The Multimodal Transportation Of Goods Amendment Act*).

India (1994). Ley sobre el Documento de Transporte Multimodal de 1994 (*The Multimodal Transport Document Rules Act*).

India (1993). Ley de Transporte Multimodal de 1993 (*The Multimodal Transportation Of Goods Act*).

Johnsen, N. (2004). The aftermath of Norfolk Southern Railway V. James N. Kirby, Pty Ltd.: Jurisdiction and Choice-of-Law Issues *Tul. L. Rev.* N. 83, 1393. Disponible en: <https://heinonline.org/HOL/LandInqPage?handle=hein.journals/tulr83&div=49&id=&page=>

LIGA DE LOS PAÍSES ÁRABES (2007). *Convenio sobre el transporte multimodal internacional de mercancías en el Mashreq árabe*, Beirut.

Llorente, C. (2009). Ley aplicable al contrato de transporte internacional según el Reglamento Roma I, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, vol. 1, nº. 2, 2009, pp. 160-178.

López, M. (2003). La intermodalidad y el transporte combinado, *Boletín de Estudios Económicos*, vol. 58, nº. 179, 2003, pp. 271-280.

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

MERCOSUR (1995). *Acuerdo parcial para la facilitación del transporte multimodal*, el 27 de abril de 1995.

MERCOSUR (1994). *Convenio de Transporte Multimodal Internacional del Mercosur*, el 17 de diciembre de 1994.

Naciones Unidas (2008), de 11 de diciembre de 2008, Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo;

Naciones Unidas (2001). Leyes Modelo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre Firmas Electrónicas, de 5 de julio de 2001.

Naciones Unidas (2001^a). Convenio relativo al Contrato de Transporte de Mercancías por Vías de Navegación Interior, suscrito en Budapest el 22 de junio de 2001.

Naciones Unidas (1999). Protocolo de 1999 por el que se modifica el Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (CO-TIF) de 9 de mayo de 1980, hecho en Vilna el 3 de junio de 1999;

Naciones Unidas (1999). Convenio de Montreal relativo al transporte aéreo de personas y mercancías de 28 de mayo de 1999.

Naciones Unidas (1996). Leyes Modelo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre Comercio Electrónico, de 16 de diciembre de 1996.

Naciones Unidas (1980). Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, hecho en Ginebra de 24 de mayo de 1980.

Naciones Unidas (1980). Convenio de Berna sobre transportes in-

ternacionales por ferrocarril de 9 de mayo de 1980.

Naciones Unidas (1980). Reglamento relativo al transporte internacional ferroviario de contenedores (RICO) contenido en el Convenio internacional sobre el transporte de mercancías por ferrocarril (CIM) que, a su vez, es un anexo del Convenio sobre el Transporte Internacional por Ferrocarril de mercancías y pasajeros suscrito en Berna el 9 de mayo de 1980.

Naciones Unidas (1980^a). Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, celebrado en Viena el 11 de abril de 1980.

Naciones Unidas (1979). Protocolo de 21 de diciembre de 1979 por el que se modifica la Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, suscrito en Bruselas el 25 de agosto de 1924;

Naciones Unidas (1978). Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, celebrado en Hamburgo en 1978.

Naciones Unidas (1975). Convenio sobre transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR, suscrito en Ginebra el 14 de noviembre de 1975

Naciones Unidas (1972). Convenio aduanero sobre contenedores y el Convenio internacional sobre seguridad de los contenedores, suscritos en Ginebra el 2 de diciembre de 1972

Naciones Unidas (1956) Convenio de Ginebra relativo al transporte de mercancías por carretera de 19 de mayo de 1956;

Naciones Unidas (1929). Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, hecho en Varsovia, el 12 de octubre de 1929

Naciones Unidas (1924). Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, suscrito en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

Palmer, R. y Degiulio, F. (1989). *Terminal operations and multimodal carriage: History and prognosis*, Tulane Law Review, n.º. 64, pp. 281-360.

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

Tobío, A. Los transitarios en el transporte nacional e internacional. *Régimen jurídico privado*, Comares: Granada, 2008.

US District Court for the Western District of Washington (1985). *Mitsui & Co Ltd V. M/V Amstelveen*, 609 F. Supp. 55 (S.D.N.Y. 1985). Disponible en: [https://www.bing.com/search?pc=OA1&q=Mitsui+%26+Co+Ltd+v.+M%2fV+Amstelveen%2c+609+F.++Supp.+55+\(S.D.N.Y.+1985\)+case+summary+FPIG=-618F00F72F2E400BA4D8453007A-9F139&first=11&FORM=PORE](https://www.bing.com/search?pc=OA1&q=Mitsui+%26+Co+Ltd+v.+M%2fV+Amstelveen%2c+609+F.++Supp.+55+(S.D.N.Y.+1985)+case+summary+FPIG=-618F00F72F2E400BA4D8453007A-9F139&first=11&FORM=PORE)

Wood, S. (1998). Multimodal transportation: An american perspective on carrier liability and Bill of Landing issues, *American Journal of Comparative Law*, n.º. 46, pp. 235-267.