

No. 118

UNIVERSIDAD DEL ZULIA



ESPACIO ABIERTO

Cuaderno Venezolano de Sociología



Auspiciada por la International Sociological Association (ISA)
y la Asociación Latinoamericana de Sociología (ALAS).
Revista oficial de la Asociación Venezolana de Sociología (AVS)

Volumen 33
Nº 3
julio-septiembre, 2024

3



Cuaderno Venezolano de Sociología
Volumen 33 No. 3 (julio-septiembre) 2024, pp. 128-148
ISSN 1315-0006. Depósito legal pp 199202zu44
DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.13119594>

Una aproximación al régimen jurídico del contrato de transporte multimodal

Verónica Alexandra Piloso Moreira y José Manuel Serrano Cañas***

Resumen

El transporte multimodal ha sido un recurso comercial ampliamente utilizado por los países para facilitar el intercambio de productos. Este estudio se enfocó en analizar la aplicación práctica del régimen jurídico del contrato de transporte multimodal internacional de mercancías, y considerar su importancia frente a los desafíos relacionados con la globalización económica y política. A pesar de los esfuerzos por establecer una regulación uniforme en los mercados internacionales, dicho régimen aún no satisface completamente las necesidades de los participantes en estas transacciones, por lo que debilita las tendencias sociológicas a la interconexión, proveyendo de debilidades adicionales a los subsistemas nacionales. Organismos internacionales como MERCOSUR, la CAM, la ALADI, el SICA, la OEA, las Naciones Unidas (a través de su Comisión Económica para América Latina y el Caribe) y la UNCITRAL han trabajado en la formulación de soluciones para las principales controversias surgidas en este proceso. Sin embargo, esto ha resultado en un régimen jurídico incompleto, fragmentado y poco eficaz, que favorece principalmente a los países miembros de estos organismos internacionales emisores de regulaciones. Además, estas soluciones no siempre pueden extrapolarse como reglas generales o como soluciones efectivas para las consecuencias derivadas del incumplimiento de las cláusulas contractuales.

Palabras clave: cláusulas contractuales; organismos internacionales; sistema-mundo; régimen jurídico; transporte multimodal; gobernanza global.

*Universidad de Córdoba. España/
Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí. Manta, Ecuador
ORCID: 0000-0001-5089-7045
E-mail: veronica.piloso@uleam.edu.ec
**Universidad de Córdoba. España.
ORCID: 0000-0001-6523-5749
E-mail: D52seca@uco.es

An Approach to the Legal Framework of the Multimodal Transport Contract

Abstract

Multimodal transportation has been a widely used commercial resource by countries to facilitate the exchange of goods. This study focused on analyzing the challenges related to the practical application of the legal framework of the international multimodal transport contract. Despite efforts to establish uniform regulation in international markets, this framework still does not fully meet the needs of participants in these transactions, therefore, it weakens social tendencies towards interconnection, providing additional weaknesses to national subsystems. International organizations such as MERCOSUR, CAM, ALADI, SICA, OAS, the United Nations (through its Economic Commission for Latin America and the Caribbean), and UNCITRAL have worked on formulating solutions to the main controversies that have arisen in this process. However, this has resulted in an incomplete, fragmented, and inefficient legal framework, which primarily benefits the member countries of these international organizations issuing regulations. Additionally, these solutions cannot always be extrapolated as general rules or effective solutions for the consequences of non-compliance with contractual clauses

Keywords: contractual clauses; international organizations; world-system; legal framework; multimodal transportation; global governance

Introducción

El transporte multimodal internacional consiste en el traslado de mercancías de una nación a otra utilizando más de un medio de transporte y bajo un único contrato de transporte. Este contrato establece las condiciones del traslado de la mercancía, especifica las obligaciones legales de las partes involucradas en el traslado del producto y, principalmente, determina quién será responsable de la correcta entrega de la mercancía, garantizando el cumplimiento íntegro del contrato en todas sus etapas y modalidades.

A pesar de la aparente simplicidad de este modo contractual, no existe a nivel internacional una regulación uniforme que permita el cumplimiento efectivo del contenido del contrato. Sin embargo, la ausencia de regulación uniforme no implica la falta de instrumentos legales. Por el contrario, numerosas instituciones internacionales han intentado redactar textos normativos que aborden la regulación global del transporte multimodal. Por ejemplo, destaca la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI/UNCITRAL), con su destacada contribución en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, total o parcialmente marítimo, de 2008 (Reglas de Róterdam). De manera similar, en el mercado americano, la Organización de Estados Americanos (OEA) a través del Informe de actividades del Comité Técnico Consultivo (CTC) sobre logística, innovación y competitividad¹.

1 A través del Consejo Interamericano para el Desarrollo Integral Comisión Interamericana de Puertos, en la novena reunión realizada el 14 de junio de 2014, en Washington DC., se redacta un documento de compromisos y actividades denominado: informe de actividades del Comité Técnico Consultivo (CTC)

Esta falta de homogeneidad en la regulación del transporte multimodal internacional da lugar a tres problemas serios que dificultan la correcta ejecución de este contrato, ya que no es posible brindar garantías legales y seguridad suficientes a las partes involucradas. Estos problemas incluyen:

a) En primer lugar, al tratarse de transporte internacional de mercancías, entran en conflicto las diversas leyes de los países involucrados. Esto implica una determinación complicada de las regulaciones aplicables al contrato de transporte multimodal.

b) En segundo lugar, es necesario identificar, en función de las regulaciones aplicables y las condiciones del contrato, quién asume la responsabilidad del transporte en caso de retraso, pérdida o destrucción de la mercancía.

c) Por último, una vez determinadas las regulaciones aplicables y la parte responsable del incumplimiento contractual, es necesario especificar la sanción legal adecuada para el incumplimiento del contrato.

Este estudio tiene como objetivo identificar, dentro de las regulaciones emitidas por organizaciones internacionales, así como por diferentes estados, qué regulaciones son aplicables al contrato de transporte multimodal y qué principios legales se aplican a estos tres problemas principales. Para lograrlo, será necesario identificar las regulaciones existentes en el contexto de las negociaciones internacionales sobre el transporte multimodal y las soluciones que proporcionan en materia de responsabilidad, así como en relación con los retrasos o incumplimientos de las cláusulas contractuales del transporte multimodal. Esta situación, que ocurre en la práctica, genera dificultades en los procesos de negociación, a veces llevando al aplazamiento o incluso al cierre de la transacción comercial.

El transporte de mercancías puede realizarse tanto de forma unimodal como multimodal. Ante la falta de regulaciones específicas, el marco legal contenido en las normas unimodales es responsable de llevar a cabo las operaciones de transporte multimodal en el contexto legislativo actual, prestando especial atención al problema de los daños no localizados y a la reticencia de los actores del tráfico a establecer regulaciones multimodales uniformes. Por lo tanto, se estudiarán las precauciones contenidas en diversos convenios internacionales y regulaciones nacionales unimodales sobre el transporte multimodal, haciendo hincapié en el régimen de responsabilidad aplicable al transportista, que varía considerablemente no solo de un modo de transporte a otro, sino también de una regulación a otra (Lizarreta, 2017: 363-400). Todo lo anterior subraya la necesidad de regulaciones internacionales promovidas por organizaciones internacionales que regulen asuntos relacionados con las penalizaciones, compensaciones y remedios en caso de retrasos o incumplimientos del contrato.

sobre logística, innovación y competitividad. En la página 4, párrafo 5, se detalla que se están llevando a cabo estudios basados en las mejores prácticas en el transporte multimodal. Se señala la falta de uso del Sistema TIR (Transporte Internacional Routie), establecido en el Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías, debido a limitaciones jurídicas y de otro tipo (Ministerio de la Presidencia, 1975).

Marco Teórico

1. Concepto de transporte multimodal

El transporte multimodal internacional ha sido definido como el contrato por el cual se lleva a cabo el traslado de mercancías entre dos o más países, involucrando dos o más medios de transporte diferentes, como terrestre, marítimo, fluvial o aéreo. En este proceso, se utiliza un único contrato y un único operador de transporte multimodal (OTM), quien asume la responsabilidad del transporte desde el país de origen hasta el de destino. Esta modalidad de transporte ofrece ventajas como la optimización de la cadena logística, la reducción de costos y tiempos de entrega, y una mayor eficiencia en la gestión de la carga.

Cada organismo o autor, especialmente dentro del continente americano, ha intentado unificar una definición del transporte multimodal. Así, algunos lo consideran como un servicio, mientras que otros lo ven simplemente como un modo de transporte de la mercancía que requiere un contrato, con el suscriptor siendo responsable de la mercancía.

En cuanto a la regulación del transporte multimodal, aunque se han realizado esfuerzos para establecer normativas uniformes, no existe una regulación globalmente aceptada. En 1981, la Conferencia de las Naciones Unidas en Ginebra elaboró un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional, que definía este tipo de transporte y establecía algunos preceptos normativos. Sin embargo, este convenio no entró en vigor debido a la falta de ratificación por parte de los Estados.

En el continente americano, el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) ha llevado a cabo una serie de normas específicas sobre el transporte multimodal a través de las denominadas “Decisiones”, que son de obligado cumplimiento para los Estados parte. Específicamente, la Decisión MERCOSUR/CMC/DEC/015/94 estableció una definición legal de transporte multimodal en su Capítulo 1, que dice:

El transporte multimodal de mercancías: Es el porte de mercancías por dos modos diferentes de transportes, por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un Estado parte en que un operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en otro Estado parte, comprendiendo además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización, o desunitarización de carga por destino, almacenaje, manipulación y entrega de la carga al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados entre origen y destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados entre origen y destino, inclusive los de consolidación y desconsolidación de las cargas².

La Comunidad Andina de Naciones (CAN) se ha preocupado por regular el transporte multimodal también mediante sus “Decisiones”, entre las que destaca la Decisión 331 (1993), que estableció el régimen jurídico de este tipo de transporte. Posteriormente, la Decisión 393 (1996) realizó una profunda revisión de esta normativa. Según la CAN, el transporte multimodal se define como el traslado de mercancías por al menos dos modos de

2 Mercado Común del Sur (MERCOSUR). Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional entre los Estados parte (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) de MERCOSUR/CMC/DEC/15/94 (ALADI / AAPP.PC/8-APR27/95), de 15 de diciembre de 1994. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en <https://www.mercosur.int/>.

transporte diferentes, bajo un único contrato, siendo el operador de transporte multimodal responsable desde la toma de la mercancía hasta su lugar de entrega³.

Los Estados Unidos Mexicanos, ante la ausencia de una normativa unificada para resolver problemas relacionados con el transporte multimodal, elaboraron su propia regulación. El “Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional”, publicado el 26 de julio de 1986, considera este tipo de transporte como un servicio nacional e internacional que debe ser regularizado y autorizado por el organismo correspondiente, mediante contratos suscritos por los operadores de transporte multimodal⁴.

La necesidad de normativa y acuerdos para la comercialización internacional a través del transporte multimodal es evidente, con el objetivo de establecer regulaciones claras sobre responsabilidades y cumplimientos de las entidades involucradas en la movilización de productos y mercancías. Organismos internacionales como la CAN, el Mercosur, y la Aladi han asumido este desafío, mejorando y actualizando periódicamente la normativa relacionada con el transporte multimodal entre naciones.

El auge de este debate consiste en que los subsistemas nacionales requieren de soluciones que integren sus economías y sistemas políticos en campos comunes de interconexión, por lo que su fracaso no solo redundaría en baja de ganancias de los empresarios y comerciantes, sino también en el debilitamiento de los tejidos nacionales frente a los nuevos polos del sistema-mundo (Osorio, 2015).

En conclusión, el transporte multimodal se define como un sistema logístico integral que combina diversos modos de transporte bajo un único contrato y la responsabilidad de un operador de transporte multimodal. Este sistema facilita el traslado de mercancías entre países, optimizando la eficiencia y la seguridad en la cadena de suministro global, a la vez que ayuda a los subsistemas nacionales a responder y adaptarse a los nuevos desafíos políticos y económicos globales.

2. Características del transporte multimodal

Una vez definida esta modalidad de transporte, se identificaron sus características clave para comprender su funcionamiento y particularidades. Esto facilitó la configuración de un contrato con cláusulas precisas que garantizaron que la mercancía llegara a su destino final en las mismas condiciones en las que salió de su lugar de origen.

Una característica fundamental, compartida por los principales organismos de relevancia en América, fue la necesidad de un único contrato, firmado por un operador de transporte multimodal. Esto se estableció en las regulaciones mencionadas anteriormente por MERCOSUR (Decisión MERCOSUR/CMC/DEC/015/94/) y la CAN (Decisiones 331(1993) y 393(1996)). Sin embargo, organismos como ALADI, en un informe sobre

3 Comunidad Andina de Naciones (CAN). DECISIÓN 331/393. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en <https://www.comunidadandina.org/>.

4 Estados Unidos Mexicanos. Reglamento para el transporte multimodal internacional. Este reglamento regula el movimiento de mercancías en transporte multimodal internacional, aplicándose a puertos, terminales, bodegas y otras instalaciones usadas para carga y descarga, así como a seguros y tarifas vinculadas. Permite al usuario elegir entre transporte multimodal y segmentado. Los servicios de transporte multimodal en el territorio nacional deben ser realizados por operadores autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que puede suspender servicios si no se cumplen las regulaciones. Operadores extranjeros y navieras mexicanas pueden operar en el país bajo ciertas condiciones.

transporte multimodal (2012), también consideraron dentro de esta normativa los transportes unimodales e intermodales⁵.

Fue esencial definir claramente el concepto de multimodalidad. Desde un enfoque técnico, implicaba el uso de varios modos de transporte, mientras que desde un enfoque normativo requería que las diferentes fases estuvieran sujetas a un régimen normativo diferenciado. A menudo se utilizaba el término “transporte intermodal” o “combinado”, aunque estas expresiones, en esencia, se referían al transporte multimodal⁶.

Estos aspectos plantearon un escenario distinto en la conceptualización del transporte multimodal, ya que también podría denominarse transporte intermodal o combinado. Sin embargo, esto podría generar confusión en el marco normativo al resolver disputas, ya que la normativa actual de los instrumentos internacionales establecía regímenes distintos respecto al transporte multimodal, unimodal y combinado en términos de caracterización y efectos en su ejecución.

En cuanto al contrato de transporte, las características del transporte multimodal fueron similares a las del transporte unimodal. Se requería un único contrato suscrito por un operador de transporte multimodal con diferentes transportistas según el modo de transporte necesario para la mercancía desde su lugar de origen hasta su destino⁷.

En cuanto a la ejecución del transporte multimodal, se necesitaba un contrato de transporte, aunque se utilizaran múltiples modos de transporte. Este contrato, de acuerdo con las legislaciones internacionales, era suscrito por el Operador de Transporte Multimodal o su equivalente. Este operador podía establecer uno o más contratos con los transportistas, según lo considerara necesario⁸.

Otro aspecto relevante del transporte multimodal era la participación del expedidor, quien firmaba el contrato único con el Operador de Transporte Multimodal o su equivalente. Según la normativa vigente, el Operador de Transporte Multimodal podía o no ser el transportista, el cual era responsable de llevar a cabo o hacer ejecutar el transporte⁹.

En resumen, las características del transporte multimodal podían variar según las definiciones de cada instrumento jurídico. Sin embargo, en términos generales, un transporte multimodal se caracterizaba por ser internacional, contar con una unidad contractual, jurídica y de carga, tener variedad modal y especializarse en el objeto transportado¹⁰.

3. El contrato de transporte multimodal

El contrato de transporte multimodal internacional de mercancías requirió de una celebración formal para establecer las condiciones y responsabilidades relacionadas con el traslado de la carga entre países. En América, las regulaciones impulsadas por la Comunidad Andina de Naciones y el Mercado Común del Sur delinearon el contenido de este importante documento, que se compuso de tres elementos fundamentales¹¹.

En primer lugar, destacó la responsabilidad total asumida por el operador de

10 Decisión 393. Reforma a la Decisión 331.CAN. Contrato de Transporte Multimodal) sobre Transporte Multimodal (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela).

11 Art. 4. El contrato de Transporte Multimodal. de la Decisión 331 de la Comunidad Andina de naciones (CAN) sobre Transporte Multimodal (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.) El Operador de Transporte Multimodal al tomar la mercancía bajo su custodia

transporte multimodal, quien se comprometió, mediante el pago de un precio, a llevar a cabo el traslado de la mercancía de un lugar a otro, incluso cuando intervinieron otros transportistas. Este aspecto distinguió al transporte multimodal de otras modalidades de transporte¹². En segundo lugar, el contrato implicó la utilización de al menos dos modos de transporte distintos, regulados por normativas específicas, bajo un único acuerdo contractual, lo que lo calificó como multimodal. Por último, el carácter internacional del contrato se reflejó en su realización entre estados diferentes.

El contrato de transporte multimodal se desarrolló en un contexto legal condicionado, sujeto a la normativa aplicable y a la voluntad de las partes¹³. Aunque su objetivo principal fue el traslado de la mercancía de un estado de origen a uno de destino, su efecto jurídico también dependió de otros factores, como la voluntad de las partes y el lugar de celebración del contrato, que determinó la jurisdicción y competencia aplicable¹⁴.

En cuanto a su naturaleza, el contrato se clasificó como un contrato de transporte, ya que el operador se comprometió a lograr un resultado específico: trasladar y entregar la mercancía en el estado en que se le encomendó, a cambio de una remuneración. La responsabilidad del operador abarcó cualquier daño, pérdida o retraso sufrido por la mercancía durante el transporte¹⁵.

Aunque el contrato de transporte multimodal compartió características con otros contratos de transporte, como la obligación de alcanzar un resultado y la percepción de una remuneración, presentó particularidades que lo distinguieron. Estas incluyeron la utilización de diversos modos de transporte bajo un único contrato, la asunción total de

12 Art. 6. Operador de transporte Multimodal. MERCOSUR, el Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional entre los Estados Parte. (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay). “Artículo 6. La responsabilidad del operador multimodal por las mercancías abarca el periodo comprendido desde el momento que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento que se las entrega...”.

13 “Uno de los principales efectos de esta nueva situación del tráfico comercial ha sido el surgimiento del transporte multimodal, que va a permitir que, bajo un solo contrato, se lleven a cabo grandes operaciones internacionales de transporte que cuentan con la intervención de múltiples porteadores y la utilización de diversos modos de transporte”. (Rodríguez, 2011). *Transporte Multimodal: Régimen Jurídico y responsabilidad del porteador. El contrato de transporte multimodal cuestiones generales*. Universitat Jaume I. Departament de Dret Privat. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en <https://www.tdx.cat/handle/10803/108928?locale-attribute=es#page=2>

14 La voluntad de las partes determinará el régimen jurídico (multimodal/unimodal); si dicha voluntad está explícitamente establecida en el contrato o puede ser fácilmente deducida, prevalecerá sobre la modalidad correspondiente a la realización efectiva del transporte; de lo contrario, se deberá aplicar el régimen correspondiente a la ejecución material del transporte. Morales (2005). “Régimen Jurídico del transporte multimodal internacional de mercancías: Problemática Actual. En *Anales de la Facultad de Derecho*, 22; diciembre 2005: 53-76. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en [https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/18143/AFD_22_\(2005\)_03.pdf?sequence=4](https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/18143/AFD_22_(2005)_03.pdf?sequence=4)

15 Efectivamente, la progresiva implementación del transporte multimodal en la actualidad demanda, en consecuencia, una regulación jurídica que pueda abordar de manera efectiva los desafíos planteados por su régimen legal. Para lograrlo, la diversa normativa que regula este ámbito se enfrenta a un doble enfoque. Por un lado, existen normas que se encargan de ordenar y coordinar la utilización de múltiples modos de transporte, actuando sobre la pluralidad objetiva del transporte multimodal. Por otro lado, están aquellas que se centran en los sujetos involucrados y las diversas relaciones que puedan surgir entre ellos, regulando así la pluralidad subjetiva de esta modalidad de transporte compleja. La regulación del transporte multimodal abarca tanto a los participantes como a los distintos modos de transporte, con el objetivo específico de estructurar legalmente la interacción de ambas dimensiones en la ejecución y desarrollo del transporte plural solicitado por el remitente de esta modalidad de transporte. *Cfr.* Morales, 2005, *op. cit.*

responsabilidad por parte del operador y la posible presencia de supuestos especiales, como los daños no localizados. En resumen, el transporte multimodal no debió concebirse simplemente como una suma de transportes individuales, sino como un contrato único y continuo¹⁶. Esta singularidad del contrato de transporte multimodal ha sido decisiva para ofrecer a los actores del comercio internacional una solución integral y eficiente para el traslado de mercancías a nivel global. Al reconocerlo como un acuerdo único y continuo, se ha podido establecer un marco legal y operativo que ha facilitado la coordinación entre los diversos modos de transporte, garantizando una mayor eficiencia y seguridad en la cadena logística.

4. Diferencias entre el transporte multimodal y otras modalidades de transporte

Existieron diversas modalidades de contratos de transporte utilizadas para gestionar el traslado de mercancías en el ámbito del comercio internacional. Estas modalidades variaron según el origen y destino de la mercancía, así como según las necesidades específicas de cada operación¹⁷. El objetivo principal fue seleccionar el medio de transporte más adecuado que garantizara un traslado eficiente y seguro, optimizando los costos y asegurando la comercialización posterior de la mercancía.

Entre las modalidades de contratos de transporte más comunes se encuentran el transporte marítimo, terrestre, aéreo y ferroviario. Cada uno de estos medios tiene sus propias características y ventajas, y la elección dependerá de factores como la naturaleza de la mercancía, la distancia a recorrer, los plazos de entrega y las regulaciones específicas de cada país involucrado en la operación comercial.

4.1. Transporte multimodal y el intermodal

El transporte multimodal implicó el traslado de la mercancía utilizando al menos dos modos de transporte diferentes, y se llevó a cabo mediante diversas unidades de carga. Por otro lado, el transporte intermodal se refirió al traslado de la mercancía en una sola unidad de carga que pudo cambiar de un modo de transporte a otro a lo largo de la ruta (Cabrea, 2018)¹⁸. Este cambio de modos de transporte puede ocurrir en puntos específicos designados como nodos de intercambio, donde se realizan las transferencias de una unidad de carga a otra, garantizando así una transición fluida entre los diferentes medios de transporte.

Las diferencias entre el transporte intermodal y el multimodal radicarón en los requisitos jurídicos y operativos. Por ejemplo, el transporte intermodal no necesitó necesariamente un único contrato ni una única responsabilidad por parte del transportista, ni la elaboración de un único documento. Estas diferencias, aunque existieron, no tuvieron un gran impacto en la práctica del comercio, ya que las demandas del mercado tendieron hacia la multimodalidad para garantizar la entrega oportuna y segura de las mercancías.

¹⁶ Cfr. Rodríguez, 2011, *op cit.*

¹⁷ Cfr. Abril, 2014, *op. cit.*, p. 63.

¹⁸ Además, la intermodalidad puerto seco se puede definir como una terminal intermodal de mercancías ubicada en el interior de un país y que cuenta con conexiones directas hacia uno o varios puertos marítimos. (Cabrea, A. (2018).

4.2. Transporte multimodal y el transporte sucesivo

El transporte sucesivo implicó la suscripción de un solo contrato de transporte, pero se llevó a cabo por varios transportistas de forma secuencial, utilizando el mismo modo de transporte (López, 2000:48)¹⁹. El uso tanto del transporte multimodal como del sucesivo pudo haber ofrecido ventajas significativas, como la reducción de costos, la mejora de la eficiencia y la mitigación de riesgos. Sin embargo, también pudieron haber surgido desafíos en términos de coordinación y gestión de riesgos.

Estas modalidades de transporte son utilizadas de acuerdo con las necesidades específicas de cada operación y las características particulares de la mercancía a transportar. La elección entre transporte multimodal y sucesivo depende de diversos factores, como la disponibilidad de servicios, los costos involucrados y las regulaciones aplicables en cada contexto.

4.3. Transporte multimodal y transporte combinado

El transporte combinado implica el uso de diferentes transportistas que se comprometen a utilizar sus propias líneas de transporte, sin necesariamente asumir una responsabilidad más allá de su ámbito. A diferencia del transporte multimodal, en el transporte combinado hay una pluralidad de prestaciones, lo que impide que sea considerado como transporte multimodal, donde la unidad de la prestación es esencial. Además, el transporte multimodal se distingue del contrato de transporte unimodal con ejecución plurimodal, en el que el transportista recurre a varios modos de transporte para cumplir con el contrato, pero no asume la responsabilidad total del transporte (Rodríguez, 2011). Sin embargo, si un transportista utiliza varios modos de transporte y asume la responsabilidad total, entonces estaríamos ante un contrato de transporte multimodal claramente definido.

5. Regulación internacional del transporte multimodal

El transporte multimodal ha requerido de un sólido respaldo normativo para brindar seguridad jurídica a las partes involucradas. En este contexto, diversos organismos internacionales han contribuido con regulaciones para armonizar su tratamiento, considerando que las normativas existentes han sido dispersas e, incluso, contradictorias en ocasiones, a pesar de buscar el mismo objetivo: sustentar y resolver posibles controversias en el ámbito del transporte multimodal.

6. Regulación del transporte multimodal en América Latina

En América Latina, los principales organismos que han abordado la regulación del transporte multimodal son la Comunidad Andina de Naciones (CAN), el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), entre

19 Según este autor, es común que varios porteadores se encarguen sucesivamente del traslado de la mercancía, utilizando en cada tramo medios de transporte de la misma naturaleza. En este proceso, cada porteador asume la responsabilidad del desplazamiento de la mercancía, pero no se produce una variación en el modo de transporte original. (López, 2000:48).

otros. Aunque han elaborado normas específicas para el transporte multimodal, estas no cubren todos los aspectos y solo son aplicables a los países miembros.

6.1. La regulación del transporte multimodal en la Comunidad Andina de Naciones

La normativa de la Comunidad Andina (CAN) estableció una estructura regulatoria inicial a través de la Decisión 331, definiendo conceptos clave como el contrato de transporte multimodal, el operador de transporte multimodal, el país miembro y el transporte multimodal²⁰. Esta regulación fue posteriormente modificada y ampliada mediante la Decisión 393 en 1996, la cual fortaleció la categoría internacional del contrato de transporte multimodal²¹.

La Decisión 393, promulgada en 1996, desempeñó un papel esencial al ampliar la categoría internacional del contrato de transporte multimodal, no solo reforzando la estructura regulatoria existente, sino también permitiendo una mayor armonización y adaptabilidad a las necesidades cambiantes del transporte de mercancías en la región.

Para ilustrar el ámbito de aplicación de la Decisión 331 de la Comunidad Andina sobre transporte multimodal, es relevante mencionar los procesos 532-IP-2019²² y 546-IP-2019²³. Estos procesos destacan la implementación y los efectos prácticos de la normativa, demostrando cómo se aplica en situaciones reales y contribuyendo a una mejor comprensión de su impacto en la región. En el Proceso 532-IP-2019, se observó lo siguiente:

1. *Ámbito de aplicación de la Decisión 331*: La Comunidad Andina definió el marco legal para el transporte multimodal en la región, aplicándose a todas las operaciones de transporte que involucraran más de un modo de transporte bajo un único contrato.
2. *El transporte multimodal y el documento de transporte multimodal*: Se

20 La Decisión 331 de la Comunidad Andina, que trata el Transporte Multimodal, incluye en su artículo 1 definiciones clave de aproximadamente 17 términos esenciales para la normativa del transporte multimodal en la región. El objetivo es establecer un marco que facilite la aplicación y comprensión de las regulaciones. El documento está disponible en: <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec331s.asp>.

21 El artículo 4 de la Decisión 331 de la Comunidad Andina especifica los datos esenciales para el documento de transporte multimodal, asegurando la adecuada identificación y gestión de las mercancías. Estos incluyen: a) Descripción detallada de la mercancía, marcas de identificación, y carácter peligroso si aplica, junto con número de bultos, piezas, y peso bruto. b) Estado aparente de las mercancías. c) Nombre y dirección del Operador de Transporte Multimodal. d) Nombre del expedidor y del consignatario, si es conocido. e) Lugar y fecha de recepción de las mercancías por el operador. f) Lugar de entrega de las mercancías. g) Fecha o plazo de entrega acordado. h) Declaración sobre la negociabilidad del documento. i) Lugar y fecha de emisión del documento. j) Firma del operador de transporte multimodal o su representante autorizado. k) Detalles sobre el flete por cada modo de transporte o el flete total, y la moneda de pago.

22 Comunidad Andina. Tribunal de Justicia Comunidad Andina. Interpretación Judicial. Proceso. 532-IP-2019. Sala Civil del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá en la República de Colombia. 2021. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en https://www.comunidadandina.org/DocOficiales/Files/Procesos/546_IP_2019.pdf.

23 Comunidad Andina. Tribunal de Justicia Comunidad Andina. Interpretación Judicial. Proceso. 546-IP-2019. Sala Civil del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá en la República de Colombia. 2021. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en https://www.comunidadandina.org/DocOficiales/Files/Procesos/546_IP_2019.pdf

estableció que el transporte multimodal debía estar respaldado por un documento de transporte multimodal, que serviría como evidencia del contrato y como recibo de las mercancías.

3. *Límites de la responsabilidad del operador del transporte multimodal:* Se determinaron los límites de responsabilidad del operador en caso de pérdida, daño o retraso de las mercancías, estableciendo un máximo de compensación basado en el valor de las mercancías y el peso bruto.
4. *Prescripción de una acción derivada de un contrato de transporte multimodal:* Se estipuló un plazo de prescripción de dos años para presentar acciones legales derivadas de contratos de transporte multimodal, contados desde la entrega de las mercancías o la fecha en que deberían haber sido entregadas.

Y en el Proceso 546-IP-2019, se observó lo siguiente:

1. *Ámbito de aplicación de la Decisión 331:* Abarcó todos los contratos de transporte multimodal realizados en los países miembros de la Comunidad Andina, aplicándose a las operaciones que utilizaran múltiples modos de transporte bajo un único contrato.
2. *El transporte multimodal y el documento de transporte multimodal:* Se reguló el uso del documento de transporte multimodal como prueba del contrato y recibo de las mercancías, detallando las obligaciones del operador y el remitente.
3. *Límites de la responsabilidad del operador del transporte multimodal:* Se establecieron los límites de responsabilidad del operador por pérdida, daño o retraso, fijando un límite máximo de indemnización basado en el valor declarado y el peso de las mercancías.
4. *Prescripción de una acción derivada de un contrato de transporte multimodal:* Se fijó un plazo de dos años para la presentación de acciones legales derivadas de un contrato de transporte multimodal, contados desde la fecha de entrega o la fecha en que las mercancías debieron ser entregadas.

Finalmente, es importante destacar la interpretación de las Decisiones 331 y 393 de la Comunidad Andina. Se interpretaron los artículos 4, 6, 7, 8, 10, 13, 19 y 23 de la Decisión 331 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, así como los artículos 5, 6 y 7 de la Decisión 393 de Cartagena, debido a su relevancia en los casos mencionados.

En el proceso 081-IP-2014, se abordaron temas de caducidad y prescripción de la acción derivada del contrato de transporte multimodal. Este proceso incluyó la solicitud de interpretación prejudicial directa ante el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, revisando las definiciones y regulaciones sobre el contrato de transporte multimodal y su documento correspondiente, los límites de responsabilidad del operador en casos de pérdida, daño o retraso, y confirmando los máximos de indemnización establecidos, así como el plazo de prescripción de dos años para la presentación de acciones legales derivadas de estos contratos, a contar desde la fecha de entrega o la fecha prevista de entrega de las mercancías.

6.2. La regulación del transporte multimodal en MERCOSUR

La normativa de MERCOSUR, expresada en la Decisión 15/94, abordó el régimen

aplicable al contrato de transporte multimodal, la responsabilidad del operador y del expedidor, así como los aspectos relacionados con los avisos, reclamaciones y seguros, entre otros²⁴. Esta regulación representó un avance significativo en la armonización de las normativas de los países miembros del MERCOSUR, al establecer un marco claro y completo para el transporte multimodal. La Decisión 15/94 no solo abordó aspectos clave como la responsabilidad del operador y del expedidor, sino que también se ocupó de cuestiones relacionadas con los procedimientos de reclamación y los requisitos de seguro, lo que contribuyó a la creación de un entorno más seguro y predecible para el transporte de mercancías en la región.

6.3. La regulación del transporte multimodal en ALADI

La Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) llevó a cabo el Acuerdo sobre transporte multimodal, que estableció un marco normativo similar al de la CAN. Este acuerdo incluyó definiciones detalladas en su primer capítulo para facilitar la comprensión de los términos utilizados²⁵.

En este acuerdo, ALADI se enfocó en promover la armonización de las regulaciones del transporte multimodal en América Latina, lo que contribuyó significativamente a la facilitación del comercio y la integración regional.

6.4. La regulación del transporte multimodal en AEC

La Asociación de Estados del Caribe (AEC) participó en un seminario sobre infraestructura de transporte, cuyos resultados influyeron en la regulación del transporte multimodal en la región²⁶.

Además, la AEC ha desempeñado un papel importante en el desarrollo y la armonización de las regulaciones del transporte multimodal en la región del Caribe, lo que refleja el compromiso continuo de los países miembros con la mejora de la infraestructura y la integración regional.

24 El Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional de MERCOSUR, que incluye a Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, regula en sus capítulos II a VII temas como operaciones, documentación, responsabilidad, sanciones, resolución de controversias y seguros.

25 El Seminario Interamericano de Infraestructura de Transporte como Factor de Integración, organizado en 1990 por la Organización de Estados Americanos (OEA) y la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), cubrió temas clave como la integración económica y el comercio, avances en integración del transporte, tendencias y propuestas de interconexión física en el continente, y gestión ambiental en infraestructura de transporte. Adicionalmente, el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) implementó el Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, que incluye 15 definiciones para clarificar la terminología regulatoria.

26 El Seminario Interamericano de Infraestructura de Transporte como Factor de Integración, organizado en 1990 por la OEA y ALADI, estableció objetivos para promover el transporte multimodal desde enero hasta diciembre de 1991. Estos incluyeron la coordinación intermodal, el desarrollo de un sistema de transporte multimodal, el diseño de un marco regulatorio para operadores de transporte multimodal, diagnósticos de coordinación y equipamiento en puntos de trasbordo, y la identificación y solución de problemas administrativos, legales y operativos. También se propusieron mejoras en la utilización e intercambio de contenedores, desarrollo de terminales de carga interior y simplificación de procedimientos para el transporte internacional de cargas contenerizadas, además de capacitaciones sobre transporte en contenedores y transporte multimodal. Se esperaba completar la propuesta sobre transporte multimodal a principios de 1992, tras los esfuerzos del seminario.

6.5. La regulación del transporte multimodal en México

México desarrolló su propia normativa para regular el transporte multimodal, la cual se encuentra en el Reglamento para el transporte multimodal internacional²⁷. Este reglamento estableció disposiciones generales aplicables al movimiento de mercancías en transporte multimodal dentro y fuera de México.

Este reglamento define claramente las responsabilidades de los operadores de transporte multimodal y establece los requisitos y procedimientos para la ejecución de este tipo de transporte en el territorio mexicano. Además, busca garantizar la seguridad y eficiencia en el movimiento de mercancías, así como proporcionar un marco legal claro para resolver cualquier controversia que pueda surgir durante el proceso de transporte multimodal.

Principio del formulario

Primeras conclusiones

Las regulaciones existentes en América Latina muestran una falta de uniformidad en cuanto a la regulación del transporte multimodal, debido a la diversidad de normas internacionales emitidas por diferentes organismos cuyo alcance y aplicación varían según los países involucrados.

Al analizar las estructuras normativas, se observa que una regulación se complementa con la otra. Esto se refleja en varios aspectos:

Tanto la Decisión 331 de la CAN como la regulación MERCOSUR/CMC /DEC/15/94 abordan las responsabilidades del operador de transporte multimodal, estableciendo desde la toma de carga hasta la entrega en el destino. Además, regulan las reclamaciones, acciones y prescripciones relacionadas con la responsabilidad. La Decisión 331 de la CAN también detalla la responsabilidad del expedidor, así como el marco específico de responsabilidad en el documento de conocimiento del transporte multimodal²⁸.

Se establecen diferencias en los plazos de prescripción para presentar acciones judiciales o arbitrales. La Decisión 331 de la CAN establece un plazo de 9 meses, mientras que MERCOSUR/CMC/DEC/15/94 establece un plazo de 12 meses²⁹.

27 El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos publicó el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional el 7 de julio de 1989. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en <http://www.Ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Federal/html/wo88959.html>, regula el movimiento de mercancías en transporte multimodal internacional, incluyendo puertos, terminales interiores y bodegas en el territorio nacional. Cubre aspectos como seguros, tarifas y supervisa las operaciones del transportista multimodal, estableciendo sus responsabilidades en la seguridad de las mercancías y promoviendo la cooperación internacional para la eficiencia del transporte multimodal.

28 Cfr. Comunidad Andina de Naciones. (CAN). Decisión 331. *Sobre Transporte Multimodal* del año 1994. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec-331s.asp>, específicamente en los capítulos y artículos 3-5, donde se aborda el tema del *Documento de transporte o conocimiento* de transporte multimodal.

29 Comunidad Andina de Naciones (CAN). Decisión 331 sobre Transporte Multimodal de 1994, abordando los artículos 21, 22 y 23 que tratan sobre la prescripción para presentar acción. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec331s.asp>. Asimismo, el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) ha establecido un Acuerdo de Transporte Multimodal para los Estados Parte, que incluye disposiciones sobre la prescripción para presentar la acción en los artículos

El Acuerdo de ALADI intenta unificar la regulación del transporte multimodal en América Latina a través del Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercancías ([AAP.PC/8/1995](#)). Este acuerdo complementa aspectos no contemplados en las regulaciones de la CAN y MERCOSUR, ampliando situaciones jurídicas para una mejor aplicación³⁰. Por ejemplo, define claramente el contrato de transporte multimodal y el documento de transporte multimodal de manera independiente.

Además, ALADI ha llevado a cabo un último intento de unificación de la regulación a través de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur en 1996³¹. Este evento dio lugar al Proyecto de Acuerdo sobre Transporte Multimodal Internacional de América del Sur, que incorpora aspectos nuevos e importantes, como exoneraciones de responsabilidad y detalles sobre retrasos en la entrega, pérdida definitiva, entre otros.

Regulación del transporte multimodal en la Organización de Estados Americanos

La Organización de Estados Americanos (OEA) ha desempeñado un papel decisivo en el desarrollo del transporte multimodal en el continente americano a través de acuerdos sectoriales y actividades de cooperación³². Entre las contribuciones más destacadas se han

20-22. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en <http://normas.diprargentina.com/2007/07/acuerdo-transporte-multimodal-del.html>.

30 El Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercancías, establecido por la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) en 1995, ha adoptado una estructura similar a la establecida por la CAN y el MERCOSUR. Este acuerdo consta de 9 Capítulos, compuestos por 32 artículos que detallan diversas disposiciones.

Entre los aspectos abordados en estos capítulos se encuentran las definiciones, el ámbito de aplicación, el documento de transporte, la responsabilidad del operador de transporte multimodal, los límites de responsabilidad, la responsabilidad del expedidor, los avisos de reclamaciones, las prescripciones y la solución de controversias, entre otros temas relevantes.

El acuerdo de ALADI tiene como objetivo adoptar una normativa común sobre Transporte Multimodal, en línea con los principios esenciales del Tratado de Asunción de 26 de marzo de 1991. Reconoce la necesidad de esta normativa para permitir un aprovechamiento más eficaz de la infraestructura de transporte en los países signatarios, contribuyendo así a la reducción de los costos operativos del transporte en la región. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en http://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Art_13_PC/es/PCo8/PC_008.pdf.

31 El Proyecto de acuerdo sobre transporte multimodal internacional de América del Sur de la Asociación Latinoamericana de Integración incluye 5 capítulos y 44 artículos que abarcan definiciones, ámbito de aplicación, contrato y documento de transporte multimodal, obligaciones y responsabilidades del operador y del expedidor, fundamentos y límites de responsabilidad, exoneraciones (art. 10), retraso en la entrega, pérdida, reclamaciones, jurisdicción, competencia, prescripción, entre otras disposiciones. Un aspecto destacado es la inclusión de elementos no presentes en normativas anteriores. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en <http://www2.aladi.org/sitioAladi/documentos/facilitacionComercio/ALADI%20SEC%20di%202488.pdf>.

32 El Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE), proporcionado por la Organización de Estados Americanos (OEA), organiza y dispone información sobre política comercial en las Américas. En su sitio web, se encuentran textos completos de acuerdos comerciales vigentes, actualizaciones sobre negociaciones en curso y novedades en política comercial, así como legislaciones nacionales y enlaces a recursos informativos internacionales y nacionales. Con más de una década en línea, el SICE se ha consolidado como una fuente clave de datos comerciales actualizados para los Estados miembros de la OEA y usuarios interesados. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en http://www.sice.oas.org/default_p.as y http://www.sice.oas.org/services/spanish/sv_35a1.asp.

encontrado:

Entre 1994 y 1995 (1997), se establecieron acuerdos sectoriales subregionales con la participación de organismos como ALADI, MERCOSUR y CAN, así como los países Argentina, Paraguay y Uruguay³³. Estos acuerdos buscaron abordar las necesidades específicas de la región en términos de transporte multimodal.

En 1995, se llevó a cabo un seminario donde se analizó la normativa existente en materia de transporte de mercancías y se plantearon compromisos para una integración más efectiva de las actividades comerciales. Se evidenció la necesidad de unificar la normativa aislada vigente, incluyendo la relacionada con el transporte multimodal³⁴.

La Organización de Estados Americanos, en colaboración con la República Oriental de Uruguay, ha proporcionado financiamiento para proyectos como el estudio de integración regional en el transporte de carga en 1999³⁵. Estos proyectos han sido concebidos con el propósito de promover la uniformidad normativa en el transporte multimodal. La uniformidad normativa implica la creación de reglas y regulaciones coherentes y consistentes que se apliquen en diferentes países y regiones en el transporte de mercancías a través de diversos modos, como carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos. Este esfuerzo hacia la uniformidad busca facilitar y mejorar la eficiencia del transporte de mercancías entre los países de la región, lo que a su vez puede contribuir a un comercio más fluido y una logística más eficaz.

La OEA ha incorporado normativas relevantes, como la Decisión 447 del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), que incluye disposiciones aplicables al transporte multimodal internacional de mercancías. Esta decisión ha incorporado definiciones clave, como la del “contrato de transporte multimodal”³⁶.

33 Cfr. Asociación Latinoamericana de Integración. Acuerdos Actuales. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en <https://www.aladi.org/sitioaladi/acuerdosactuales/>

34 En el Seminario Interamericano de Infraestructura de Transporte de 1995, organizado por la Organización de Estados Americanos, se destacó el tema del transporte multimodal en el Capítulo VII, marcando un hito en la cooperación regional. Además, durante la I Reunión Ordinaria de la Conferencia de Ministros de América del Sur en Punta del Este en 1992, se adoptó la Resolución 10 (1) que creó un grupo de trabajo para proponer acciones sobre transporte multimodal. Este grupo coordinaría los esfuerzos de entidades como el Grupo Andino y el Mercado Común del Sur, con Chile designado como coordinador. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en <https://www.oas.org/dsd/publications/unit/oea33s/begin.htm>.

35 La Organización de Estados Americanos, en cooperación con la República Oriental de Uruguay, financió un estudio sobre la integración regional en el transporte de carga de 1999. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en <https://www.oas.org/dsd/publications/Unit/oea75s/cho1.htm#TopOfPage>. El capítulo 9 del estudio estableció el Marco Regulatorio del Transporte Regional de Cargas por Carretera, centrado en la uniformidad de normas sobre transporte multimodal. Este marco se concretó a través del Acuerdo sobre Transporte Multimodal, aprobado por el Consejo del Mercado Común en la Decisión 15/94 y protocolizado en ALADI. Brasil implementó este acuerdo mediante el Decreto N° 1.563 de 1995, mientras que Argentina y Paraguay están procesando proyectos de ley relacionados y Uruguay está avanzando hacia su implementación.

36 La Organización de Estados Americanos detalla en la Decisión 447 del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), que reemplaza la Decisión 327, sobre tránsito aduanero internacional. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec477s1.asp>. En el “Capítulo Definiciones”, el Artículo 1 define el “Contrato de Transporte Multimodal Internacional (CTM)” como el contrato mediante el cual un Operador de Transporte Multimodal se compromete, por escrito y a cambio de un flete, a realizar el transporte multimodal de mercancías.

Después de algunos años, se llevó a cabo la Novena Reunión de la Comisión de Puertos del 18 al 20 de junio de 2014. Durante este evento, se redactó un informe sobre las actividades del Comité Técnico Consultivo (CTC) sobre logística, innovación y competitividad. En esta reunión participaron países como Argentina, Costa Rica, El Salvador, Estados Unidos, Paraguay, Panamá, Ecuador, Colombia, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela³⁷. En el informe de actividades de los años 2013 y 2014, se analizó la necesidad de uniformidad en la normativa relacionada con el transporte multimodal. El objetivo principal fue mejorar la efectividad del transporte de mercancías y optimizar los costos y la logística comercial integrada.

En conclusión, la Organización de Estados Americanos (OEA) continúa desempeñando un papel esencial en el desarrollo del transporte multimodal en el continente americano. A través de acuerdos sectoriales, actividades de cooperación y la promoción de la uniformidad normativa, la OEA busca mejorar la eficiencia del transporte de mercancías y optimizar la logística comercial integrada en la región. La colaboración entre los países miembros, la incorporación de normativas relevantes y el análisis continuo de las necesidades del transporte multimodal son elementos clave en este proceso de mejora constante. Con un enfoque en la integración regional y la cooperación internacional, la OEA está contribuyendo activamente a facilitar el comercio y promover el desarrollo económico en las Américas.

Regulación armonizada del transporte multimodal Unictal y Rotterdam

La regulación del transporte multimodal ha sido abordada por organismos internacionales como las Naciones Unidas, que ha propuesto normativas como el Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de 1980 y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional total o parcial marítimo, conocido como Reglas de Rotterdam (2008)³⁸.

El Convenio de 1980 establece regulaciones para el transporte marítimo internacional de mercancías, incluyendo responsabilidades y obligaciones de las partes involucradas en el contrato de transporte³⁹. Aunque no fue ratificado por la mayoría de los estados parte, sienta las bases para la regulación del transporte multimodal⁴⁰.

37 La Organización de Estados Americanos (OEA) en la Novena Reunión de la Comisión de Puertos (18-20 de junio de 2014) presentó un informe del Comité Técnico Consultivo sobre logística, innovación y competitividad. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en https://www.oas.org/cip/docs/novena%20reunion_Washington%20dc/Documentos/4.%20INFORME%20LOGISTICA%20MEXICO.pdf. El informe examina las razones por las cuales el sistema TIR no se utiliza en operaciones multimodales, incluyendo la identificación de limitaciones existentes, ya sean jurídicas, técnicas u operativas.

38 En 2008, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional estableció las Reglas de Rotterdam, un convenio adoptado el 11 de diciembre que moderniza el marco legal para el transporte internacional marítimo de mercancías. Este convenio regula los derechos y obligaciones de cargadores, porteadores y destinatarios bajo contratos de transporte puerta a puerta que incluyen tramos marítimos. Actualiza previos acuerdos, como las Reglas de La Haya de 1924 y sus Protocolos (Reglas de La Haya-Visby), así como las Reglas de Hamburgo de 1978.

39 Las Reglas UNCTAD/CCI relativas a los documentos de transporte multimodal, adoptadas el 9 de junio de 1991, entraron en vigor el 1 de junio de 1992.

40 Naciones Unidas. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). Conferencia de las Naciones Unidas para la elaboración de un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional. 1980. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en <https://unctad.org/system/>

Por su parte, las Reglas de Rotterdam buscan establecer un único contrato para el transporte de mercancías de puerta a puerta⁴¹, contribuyendo a la simplificación y armonización de las normativas internacionales. Adoptadas en 2008, representan una actualización importante de regulaciones anteriores, como las Reglas de La Haya y el Convenio de Hamburgo, modernizando el marco legal para el transporte internacional de mercancías por mar.

Estas normativas, junto con las Reglas de La Haya y sus Protocolos, las Reglas CIM de las Naciones Unidas y las reglas de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), regulan el contrato internacional de mercancías puerta a puerta o marítimo. Todas ellas establecen un régimen legal equilibrado para los contratos marítimos que pueden incluir otros modos de transporte (González, 2016)⁴².

Regulación del transporte multimodal en la Unión Europea

La Comisión Europea ha impulsado la creación de un espacio único de transporte en Europa, con el objetivo de mejorar la movilidad y la eficiencia del transporte de mercancías entre estados miembros. A largo plazo, busca integrar varias modalidades de transporte, como el aéreo, ferroviario y urbano, para ofrecer una experiencia de viaje más completa y unificada tanto para residentes como para visitantes.

Entre las normativas clave que contribuyen a la eficiencia del transporte multimodal de mercancías se encuentran las siguientes:

El Reglamento N° (CE) 1072/2009, que establece normas de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera. Aunque no regula directamente el transporte multimodal, sí aborda el transporte terrestre entre estados miembros, un elemento esencial dentro de la cadena logística⁴³.

El Reglamento N° (CE) 1071/2009, que establece condiciones para el ejercicio de

[files/official-document/tdmtconf17_es.pdf](#)

41 Naciones Unidas. Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancía total o parcialmente marítimo. New York 2008. (*Reglas de Rotterdam*). Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en https://uncitral.un.org/es/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules

42 A lo largo de la historia, los modos de transporte han evolucionado con la tecnología, desde el uso de animales domésticos hasta la navegación marítima, el ferrocarril en el siglo XIX, y el transporte por carretera y aéreo. Recientemente, el transporte marítimo ha experimentado un renacimiento gracias al desarrollo de alta velocidad y tecnologías avanzadas en logística, incluyendo la automatización de carga y descarga de contenedores, la simplificación de trámites aduaneros, y la creación de puertos secos y zonas logísticas. Estos avances han mejorado la sostenibilidad del transporte de mercancías. Para más información, véase González, N. (2016). Nuevas cadenas de transporte de mercancías generadas por las infraestructuras logísticas de intercambio modal. *Revista Transporte y territorio*, (14), 81-108. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en <https://doi.org/10.34096/rtt.i14.2430>.

43 Gobierno de España. Ministerio de la Presidencia, relaciones con otras cortes y memoria democrática. El Reglamento N° (CE) 1072/2009, establecido por el Parlamento Europeo y el Consejo el 21 de octubre de 2009, regula el acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera. El reglamento se organiza en 6 capítulos y 19 artículos, abordando desde disposiciones generales (art. 1 en adelante), transporte internacional (art. 3 en adelante), cabotaje (art. 8 en adelante), asistencia mutua y sanciones (art. 11 en adelante), aplicación (art. 15 en adelante) hasta disposiciones finales (art. 18 en adelante). Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2009-82158>.

la profesión de transportista por carretera. Aunque no trata directamente el transporte multimodal, define las responsabilidades del transportista dentro de los contratos de transporte multimodal⁴⁴.

El Reglamento N° (CE) 1073/2009, junto con el Reglamento N° (CE) 1072/2009, incorpora normas para el transporte internacional de mercancías por carretera y para los servicios de autocares y autobuses. Este reglamento también considera las normas internacionales suscritas por España⁴⁵.

Conclusiones

El avance tecnológico, particularmente la “revolución del contenedor”, ha impulsado el desarrollo del transporte multimodal como una opción altamente eficiente para operaciones de transporte a gran escala, tanto a nivel nacional como internacional. Esta modalidad, que opera bajo un solo contrato, implica la participación de múltiples transportistas y diversos modos de transporte. Su trascendencia es una de las expresiones más relevantes con que la globalización se materializa y reconecta los sub-sistemas nacionales con el sistema mundo (Osorio, 2015).

Sin embargo, la falta de una normativa integral y coherente, tanto a nivel nacional como internacional, genera incertidumbre jurídica para los operadores de transporte multimodal. El régimen de responsabilidad aplicable al Operador de Transporte Multimodal (OTM) presenta desafíos, especialmente en lo que respecta a los daños no localizados o de generación gradual.

Aunque el contrato de transporte multimodal está normado, con identificación de las partes involucradas y establecimiento de condiciones contractuales, esta normativa se encuentra dispersa en regulaciones independientes, tanto a nivel nacional como internacional. De ahí que resulte esencial establecer un sistema uniforme de responsabilidad para regular el transporte multimodal. Esto implica la creación de una normativa propia que contemple un sistema uniforme de responsabilidad, sin depender de remisiones a otros instrumentos jurídicos.

A pesar de los esfuerzos de unificación normativa en el Continente Americano, liderados por la Organización de Estados Americanos (OEA), persiste la fragmentación jurídica lo que, a todas luces, contribuye a debilitar las capacidades nacionales en el contexto global. Cada país resuelve sus controversias considerando las normativas nacionales y los acuerdos internacionales que ha ratificado. La falta de unificación normativa y soluciones para las controversias puede desincentivar el uso del contrato de transporte multimodal en favor de otras modalidades. Por tanto, es crucial unificar la legislación del transporte multimodal en los países latinoamericanos para brindar seguridad y confianza a los actores comerciales.

44 Gobierno de España, Ministerio de la Presidencia, relaciones con cortes y memoria democrática. El Reglamento N° (CE) 1071, del Parlamento Europeo y del Consejo, emitido el 21 de octubre de 2009, aborda temas como las condiciones requeridas, autorización y vigilancia desde el artículo 5, simplificación y cooperación administrativa en el artículo 1, y reconocimiento mutuo de certificados y títulos en el artículo 16. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2009-82157>.

45 Gobierno de España. Ministerio de la Presidencia, relaciones con otras cortes y memoria democrática. El Reglamento N° (CE) 1073/2009 del parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009.

Finalmente, se requiere establecer vínculos legales entre los Estados parte para desarrollar normativas claras que regulen el transporte multimodal, fomenten el comercio efectivo entre países y con ello, faciliten los campos de integración al sistema mundo y sus nuevos contextos políticos y culturales.

Bibliografía

ABRIL, A. (2014) Régimen jurídico del Transporte Multimodal Internacional. Revista **Ars Iuris Salmanticensis**. Vol. 2, pp. 71-93. Ediciones Universidad de Salamanca. 2014. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en https://gedos.usal.es/bitstream/handle/10366/129050/Regimen_juridico_del_transporte_multimod.pdf;jsessionid=ECAD3FA106AC-D79E0D988BB078EA4354?sequence=1

CABRERA, A. (2018). *Transporte Internacional de Mercancías*. Editorial Global Marketing, Madrid.

GONZÁLEZ, N. (2016). Nuevas cadenas de transporte de mercancías generadas por las infraestructuras logísticas de intercambio modal. **Transporte y territorio**, n.º. 14, pp. 81-108.

LIZARRETA, P. (2017). El transporte multimodal de mercancías en la regulación unimodal. **Estudios de Deusto. Revista de Derecho Público**, Vol. 65, n.º. 1, 2017, pp. 363-400. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6129176>

LÓPEZ, F. (2000). *El régimen jurídico del transporte multimodal*. Editorial La Ley. S.A., Madrid.

MORALES, C. (2005). Régimen Jurídico del Transporte Multimodal Internacional de Mercancías: problemática actual. **Anales de la Facultad de Derecho**, Universidad de La Laguna.22; diciembre 2005, pp. 53-76. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en [https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/18143/AFD_22_\(2005\)_03.pdf?sequence=4](https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/18143/AFD_22_(2005)_03.pdf?sequence=4)

OSORIO, J. (2015). El sistema-mundo de Wallerstein y su transformación: Una lectura crítica. **Argumentos** (México, D.F.), 28(77), 131-154. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-57952015000100007&lng=es&tlng=es

RODRÍGUEZ, A. (2011). El contrato de transporte multimodal cuestiones generales. Universidad Jaime I. España

Documentos oficiales e institucionales

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI). **Acuerdos de alcance parcial para la facilitación del transporte multimodal de mercancías**. ALADI/[AAP.PC/8](#). ALADI. 1997.

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI). Informe sobre normas vigentes de transporte multimodal en la región y actuales proyectos para su armonización y convergencia. Acuerdo sobre transporte Mutimodal.2.2 Norma técnica sobre transporte Multimodal. ALADI.2012. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en [http://www2.aladi.org/sitioAladi/documentos/facilitacion Comercio /ALADI%20SEC%20di%202488.pdf](http://www2.aladi.org/sitioAladi/documentos/facilitacion_Comercio_/ALADI%20SEC%20di%202488.pdf)

COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES (1993). Decisión 331 de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) sobre Transporte Multimodal (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela). Sistema de información sobre Comercio Exterior. SICE.

COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES (1993). Decisión 393 de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) sobre Transporte Multimodal (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela). Colombia. Sistema de información sobre Comercio Exterior. SICE.

COMUNIDAD ANDINA. Tribunal de Justicia Comunidad Andina. Interpretación Judicial. Proceso. 532-IP-2019. Sala Civil del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá en la República de Colombia. 2021. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en https://www.comunidadeandina.org/DocOficialesFiles/Procesos/546_IP_2019.pdf

COMUNIDAD ANDINA. Tribunal de Justicia Comunidad Andina. Interpretación Judicial. Proceso. 546-IP-2019. Sala Civil del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá en la República de Colombia. 2021. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en https://www.comunidadeandina.org/DocOficialesFiles/Procesos/546_IP_2019.pdf

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS (1982). *Reglamento para el transporte multimodal interna-cional*. Secretario de Comunicaciones y Transporte.

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional entre los Estados parte (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) de MERCOSUR/CMC/DEC/15/94(ALADI/[AAPP.PC/8-APR27/95](#)), del 15 de diciembre 1994. Sistema de información sobre Comercio Exterior. SICE. Uruguay. 2022.

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA. Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR. Naciones Unidas. Ginebra. 1975. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en https://unece.org/DAM/tir/handbook/spanish/newtirhand/TIR-6Rev10_ES.pdf

NACIONES UNIDAS. Conferencia de las Naciones Unidas para la elaboración de un convenio sobre el transporte multimodal internacional. Volumen I Acta Final y Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. Ginebra Publicación de las Naciones Unidas. 1981. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_es.pdf

NACIONES UNIDAS. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo. Reglas de Rotterdam. Nueva York. Publicación de las Naciones Unidas. 2008. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en https://uncitral.un.org/es/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules.

NACIONES UNIDAS. Perspectivas de la aeronavegación comercial en Sudamérica. Edición No.135, agosto. [Cepal.org](#) 1997. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36013/16/FAL_Boletin135_es.pdf

ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS (OEA). “Seminario Interamericano de Infraestructura de transporte como factor de integración”. OEA. Washington, D.C. 1995.

ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS (OEA). Decisión 447 del Mercado Común del Sur. (MECOSUR), Transito Aduanero Internacional. SICE. 2000. Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en Documento consultado en Internet el 10/01/2024 en <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec477s1.asp>

ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS (OEA). Estudio de Integración

Regional en el Transporte de Carga. Uruguay. FONPLATA. 1999.

ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS (OEA). Novena Reunión de la Comisión de Puertos. CIDI/CIP/doc. 4/14 Washington, DC. 2014.

ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS (OEA). Acuerdos de la IX reunión de la Comisión Interamericana de puertos sobre la elección de las autoridades de su comité ejecutivo y sobre las directrices para extender sus trabajos hasta el 2016. Washington, DC. OEA/Ser.W/XIII.4.9 / CIDI/CIP/RES. 1 (IX-O/14). 2014.

PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA. Reglamento (CE) No 1071/2009 del parlamento europeo y del consejo. Normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera. Diario Oficial de la Unión Europea. 2009.

PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA. REGLAMENTO (CE) No 1072/2009 del parlamento europeo y del consejo. Normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera. Diario Oficial de la Unión Europea. 2009.

PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA. Reglamento (CE) No 1073/2009 del parlamento europeo y del consejo. Normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera. Diario Oficial de la Unión Europea. 2009.