

La responsabilidad en el transporte multimodal

PILAR DEL CARMEN ZERPA ALEMÁN

RESUMEN

El objeto de este trabajo es el análisis jurídico de la responsabilidad en el transporte multimodal. Los legisladores europeos, exceptuando el holandés, no se han preocupado de regular esta materia. Por ello es necesario el estudio de la jurisprudencia y la doctrina. Centrándonos en Derecho Germano, sobre todo en la jurisprudencia del *BGH* (Tribunal Supremo Alemán) y en la doctrina germana, proponemos la regulación más conveniente para este campo. En concreto, se trata de responder a las siguientes preguntas: quién y por medio de qué normas debe responder en caso de avería o pérdida de mercancías en el contrato de transporte multimodal.

ABSTRACT

Responsibility in Multi-Modal Transport

*The aim of this study is to establish legal responsibility in multi-modal transport. With the exception of the Dutch legislation, there is no legislation to this respect in Europe thereby making it necessary to study jurisprudence and doctrine. Basing the study on Germanic Law and the jurisprudence and doctrine of the *BGH* (the German Supreme Court of Justice), we propose the most convenient regulation of the same. The study specifically approaches the problems of who is responsible, via what norms for breakdown or loss of merchandise in a multi-modal transport contract.*

DEFINICIÓN

Por transporte multimodal se entiende el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos en virtud de un contrato de trans-

porte multimodal. Se trata de una de las actividades más antiguas que existen, dada la necesidad de aproximar el producto al consumidor y de distribuir los productos entre la clientela de los distintos países. Actualmente aproximadamente un 60% del

transporte que se realiza en Europa es multimodal.

Conviene distinguir entre distintos términos para evitar malas interpretaciones:

- Transporte fraccionado o sucesivo: en este caso se trata

de distintos porteadores que se comprometen al traslado de la mercancía. Cada uno de ellos es responsable respecto a su tramo.

- Transporte mixto: se trata del traslado en un mismo vehículo tanto de personas como de mercancías.
- Transporte combinado: en este tipo de transporte no se produce un cambio de vehículo. Así por ejemplo se utiliza un contenedor durante todo el trayecto.
- El Roll-on/Roll-off: en este tipo de transporte se introduce la mercancía en un camión y a su vez este camión se transportará hasta el lugar de destino por medio de un buque.

IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

El desarrollo del transporte multimodal no se puede estudiar separado del desarrollo del transporte por medio de contenedores.

El transporte por medio de contenedor ha puesto al transporte multimodal en el punto de mira. A principios de los años cincuenta comenzó Estados Unidos a comercializar los contenedores. Hasta 1966 no se empezaron a utilizar comercialmente los contenedores en Europa. El primer buque en el que se transportaron contenedores fue el Fairland cuyo puerto de destino fue Rotterdam y Bremen. En aquel momento nadie pensó que este modo de transporte pudie-



El transporte por medio de contenedor ha puesto al transporte multimodal en el punto de mira.

ra llegar a tener éxito, sin embargo hoy se registran –sólo en el puerto de Hamburgo– la cantidad anual de un millón y medio de unidades.

La importancia económica actual del transporte internacional es indiscutible. Si se tiene en cuenta que el transporte alcanza dentro de la Unión Europea un porcentaje del 6,5% del producto social bruto y que de seis millones y medio a siete millones de personas trabajan en este sector, aproximadamente, no será necesario profundizar más en esta cuestión.

Si además recordamos que la mayor parte de estas operaciones de transporte de algún modo pueden ser consideradas transporte multimodal no se podrá poner más en duda la importancia de este campo.

Llegado a este punto conviene recordar la importancia de esta materia dentro del derecho comunitario. Las instituciones comunitarias conscientes de las enormes ventajas del

transporte multimodal (aumento de la eficacia y de la seguridad, abaratamiento de costes, mejora del medio ambiente, etc.) intentan por medio de regulaciones y directivas hacer de este tipo de transporte un transporte extremadamente atractivo para cargadores y porteadores. Por tanto, parte central de esta tesis, es también el estudio de todas estas normativas comunitarias (Directiva 92/106 del consejo del 7.12.92, reglamento 1107/70 del consejo del 4.6.1970, directiva 75/130 del consejo del 17.2.1975, decisiones del consejo 93/628, 93/629 y 93/630 sobre la red de transporte europea).

PROBLEMÁTICA

El transporte multimodal no aparece regulado dentro del derecho europeo prácticamente en ningún país excepto en Holanda. Esta falta de regulación ocasiona graves problemas a la hora

de regular la responsabilidad dentro de este contrato.

Centrándonos en el derecho germano se puede afirmar que las normas que regulan el contrato de transporte tanto a nivel nacional como internacional están concebidas para regular el transporte unitario, es decir, el transporte realizado por un sólo modo de transporte y no para ser aplicadas al transporte multimodal.

La problemática de la responsabilidad merece ser explicada por medio de un ejemplo. Un cargador y un porteador firman un contrato por medio del cual el porteador se compromete a transportar listones de madera desde Dinamarca hasta España. El porteador puede decidir libremente qué modos de transporte deben ser utilizados para llevar a cabo este transporte. La mercancía se introduce en un contenedor en Copenhague y se transporta en un buque hasta Hamburgo. De Hamburgo a París se transporta por medio de ferrocarril y de allí hasta Barcelona en un camión. Al llegar la mercancía al lugar de destino se descubre que

la mercancía está completamente averiada, destrozada. Se puede afirmar con seguridad que el daño se produjo durante el transporte pero no se puede definir el tramo exacto en el que se produjo el mismo. En este caso se plantean las siguientes cuestiones:

- ¿De qué tipo de contrato se trata? ¿Se trata de un contrato único o de la suma de distintos contratos de transporte ferroviario, marítimo y de carretera? ¿Cuáles son las características de este contrato?

- ¿Qué normas deben regular este contrato? ¿Las normas del CMR (Convenio de transporte internacional de mercancías por carretera), las normas del CIM (Convenio de transporte internacional de mercancías por ferrocarril) o las reglas de la Haya y de Visby?

- ¿Qué solución se da en la práctica?

Estas preguntas no reciben respuesta dado que no hay regulación para esta materia. Por ello, en esta tesis, proponemos respuestas a estas cuestiones.

ESTUDIO DE LA DOCTRINA

La doctrina germana intenta dar respuesta a la pregunta: ¿qué tipo de contrato es el transporte multimodal? La discusión entre los distintos autores es muy dura. Se pueden destacar algunos bloques de opinión:

- Algunos autores afirman que el contrato de transporte multimodal es una variación del contrato de obra. El porteador se compromete a realizar un transporte y a que la mercancía llegue sana y salva al lugar de destino.
- Otros autores afirman que el contrato de transporte multimodal es la suma de distintos contratos de transporte unitario. Es decir, la suma de un contrato de transporte de mercancías por carretera, por ferrocarril, etc.
- Finalmente, existe una serie de autores que afirman que el contrato de transporte multimodal es una mezcla entre distintos tipos de contrato, el contrato de transporte unitario, el contrato de obra, el contrato de depósito, etc.

Este último grupo de autores es el que en mi opinión más se acerca a la realidad del transporte multimodal. Se trata de un contrato atípico, si se quiere, pero en el cual se encuentran incluidos elementos de contratos tales como del contrato de transporte unitario, del contrato de obra, del contrato de comisión, del contrato de depósito, etc. Esta opinión es la defendida por la mayor parte de los autores germanos.





Las instituciones comunitarias intentan por medio de regulaciones y directivas hacer del transporte multimodal un transporte extremadamente atractivo para cargadores y porteadores.

JURISPRUDENCIA DEL BGH Y DEL OGH

Ante todo conviene destacar que la jurisprudencia del Tribunal Supremo de Alemania (BGH) sirve de ejemplo al Tribunal Supremo Austríaco (OGH). Por ello vamos a analizar únicamente la jurisprudencia del BGH.

Un análisis destacado de esta jurisprudencia refleja un cambio notable de opinión respecto a cómo debe ser catalogado el contrato de transporte multimodal. Se pueden distinguir claramente dos etapas:

Una primera etapa, en la que el BGH afirma que el contrato de transporte multimodal no es más que una suma de distintos contratos de transporte de mercancías unitario. Esto llevó automáticamente a la conclusión de que la responsabilidad del porteador se regulara por el contrato de transporte más importante

dentro del contrato multimodal. Por ejemplo, un transporte multimodal en el que se transporte la mercancía durante 100 km por carretera y 500 km por mar será el contrato de transporte por carretera el más importante, por tanto, en caso de avería o pérdida de mercancías responderá el porteador según las normas del contrato de transporte por carretera. Sin embargo, esta primera etapa pertenece al pasado pues hoy no es defendida por ninguno de los jueces alemanes.

En una segunda etapa, el BGH, reconociendo la importancia y complejidad del contrato de transporte multimodal, afirma que éste es un contrato especial, atípico. Por ello, en caso de responsabilidad, responderá el porteador por medio de las normas que regulen el tramo en el cual se produjo el daño o pérdida de la mercancía. En caso de que este tramo no pueda ser determinado, responderá el porteador según las normas más beneficiosas para el cargador. Esto lleva consigo que el porteador tenga más cuidado a la hora de



elegir el modo de transporte a utilizar y además, dado que la carga de la prueba recae en él, invierta mayor cuidado a la hora de elegir a sus auxiliares. Esta etapa puede ser considerada como un gran avance pues, por fin, se reconoce la especialidad de este tipo de contrato y se buscan las soluciones más adecuadas para el mismo.

CONVENIO DE GINEBRA DE 1980

Dada la importancia del transporte multimodal internacional de mercancías y la falta de regulación del mismo se intentó por medio de este convenio su regulación internacional.

Este convenio propone por primera vez esta actividad como una unidad y no como una sucesión de operaciones. Los problemas que esto conlleva desde el punto de vista de la responsabilidad son enormes, dado que ésta está concebida de forma completamente distinta dentro de los distintos contratos de transporte por carretera, marítimo, por ferrocarril, etc.

Este convenio no ha entrado hasta hoy en vigor, pues no ha conseguido las necesarias ratificaciones para ello. No obstante, la importancia del mismo debe ser destacada puesto que se trata del primer intento por regular este campo tan extremadamente complejo.

Son varios los motivos por los que este convenio no se ha ratificado en los distintos países. Por un lado, las diferencias entre las regulaciones de los distintos países respecto a los contratos de transporte unitario. Por otro lado, el fracaso de las reglas de Hamburgo de 1991 que proponían un acercamiento de las normas del contrato de transporte marítimo a las normas del contrato de transporte de mercancías por carretera.

PRÁCTICA

En la práctica conviene destacar la utilización de las cartas de porte expedidas por las asociaciones internacionales de porteadores (FIATA). Por medio de estos documentos se regula la responsabilidad de los porteadores en caso de avería

o pérdida de mercancías. La importancia de estos documentos viene dada por la utilización de los mismos en aproximadamente 33 países del mundo.

Las dudas por parte de la doctrina germana respecto a la compatibilidad de estos documentos con la nueva jurisprudencia del BGH han sido analizadas en esta tesis. La validez de estos documentos y su compatibilidad con la mencionada jurisprudencia quedan, tras un análisis detallado, totalmente fuera de dudas.

CONCLUSIONES

Esta tesis está centrada en la responsabilidad dentro del contrato del transporte multimodal. Se pueden distinguir cuatro partes claras en este trabajo:

Una primera parte (Capítulos tres al cinco) en el que se define el transporte multimodal, su importancia económica y su desarrollo. Aquí conviene destacar especialmente la legislación comunitaria en este campo, que viene marcada por su inmensa importancia a nivel internacional.

Una segunda parte (Capítulos seis al ocho) que se centra en el estudio jurídico del transporte multimodal. En primer lugar se analiza la poca legislación que aparece en este campo. A continuación se analiza la doctrina en este campo. Aquí se llega a la conclusión de que el contrato de transporte multimodal es un contrato atípico por lo que no se puede aplicar sin más las normas del contrato de trans-

porte unitario, excepto en los casos en los que esta aplicación tiene carácter obligatorio.

A continuación se analiza la jurisprudencia del BGH. El desarrollo de la misma debe ser considerada como muy interesante. En este trabajo se proponen algunos cambios en esta nueva jurisprudencia y se llama la atención sobre algunas

matizaciones que deben ser aplicadas rápidamente.

La tercera parte, (Capítulo nueve), se centra en el estudio del Convenio de Ginebra de 1980. Aquí se destacan las principales innovaciones que el mismo trae consigo, sin embargo, se recuerda que la posibilidad de que este convenio entre en vigor es remota.

La cuarta parte, (Capítulo diez), analiza la práctica. El análisis de los documentos expedidos por la asociación de porteadores internacionales nos lleva a la conclusión de que estos documentos suponen una solución muy viable para los problemas de responsabilidad que se presentan dentro del contrato del transporte multimodal.

BIBLIOGRAFÍA

- **Albrecht:** Hamburg Rules. *Warum*, 1979.
- **Basedow:** Der Transportvertrag, 1987.
- **Csoklich:** Einführung in das Transportrecht. *RdW* 1990, 368.
- **Díaz de Velasco:** *Derecho internacional público*, 1963.
- **Dohse:** Der multimodalen Gütertransportvertrag in der BRD, 1994.
- **Dubischar:** Grundriß des gesamten Gütertransportrechts, 1987.
- **Economist (The):** *Cuaderno de Noviembre*, 2-8.
- **Hämmerle, Wunsch:** Handelsrecht, 1990.
- **Helm:** Großkommentar HGB. 3ª Edición, 1982.
- **Herber:** Haftung beim multimodalen Transport, *TranspR* 1990.
- **Koller:** Transportrecht Kommentar, 3ª Edición, 1995.
- **Krejci:** Grundriß des Handelsrecht, 1995.
- **Montiel, B.:** Curso de derecho de la navegación, 1976.
- **Vigier de Torres:** Derecho marítimo, 1977.
- **Wilson:** Carriage of goods by sea, 1993.
- **Züllig:** Der CT-Vertrag im schweizerischen Recht, 1983.

BIOGRAFÍA

Pilar del Carmen Zerpa Alemán

Nacida en Las Palmas de Gran Canaria, estudió Derecho en la Facultad de Ciencias Jurídicas de la ULPGC y, también, un Máster en derecho del contrato de transporte por la Universidad de Hamburgo. Ha ejercido la abogacía en el bufete Weiß & Hasche, oficinas de Hamburgo, Munich, Bruselas y Viena. Doctora en Derecho por la Universidad de Viena. Ac-

tualmente trabaja en el servicio jurídico y management de la Generali en Viena.

Dirección:
Blindengasse 38/43
1080 Viena/Austria
Teléfono: 00 43 1 40 96 776
Móvil: 00 43 676 379 64 62

Este trabajo ha sido patrocinado por:

ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES AHEMON, S.A.
Y
VIDRIERAS CANARIAS, S.A.