



Universidad
Carlos III de Madrid

 **e-Archivo**

Repositorio Institucional



Arroyo Vendrell, Tatiana. El concepto de contrato de transporte multimodal o “Terrestre Plus” de Mercancías en España. En: *Estudios sobre el futuro Código Mercantil: libro homenaje al profesor Rafael Illescas Ortiz*. Getafe : Universidad Carlos III de Madrid, 2015, pp. 1176-1193. ISBN 978-84-89315-79-2. <http://hdl.handle.net/10016/21048>

Obra completa disponible en: <http://hdl.handle.net/10016/20763>



Este documento se puede utilizar bajo los términos de la licencia Creative Commons [Atribución-NoComercial-SinDerivadas 3.0 España](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/es/)

EL CONCEPTO DE CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL O *TERRESTRE PLUS* DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA

TATIANA ARROYO VENDRELL *

Resumen

La LCTTM unifica el contrato de transporte por carretera y el contrato de transporte ferroviario de mercancías en un nuevo tipo de contrato: el contrato de transporte terrestre de mercancías. Incorpora además una regulación específica para el contrato de transporte multimodal (art. 67 y ss. LCTTM), que debiera calificarse de “*terrestre plus*” o “*más que terrestre*”. Adicionalmente, el concepto de “*modo de transporte*” recogido en la definición de transporte multimodal tiene como efecto, que un contrato de transporte con un tramo por carreta y otro ferroviario deje de ser calificado como multimodal. La diferenciación sin embargo, del contrato de transporte por carretera y del contrato de transporte ferroviario, así como del contrato de transporte con un tramo por carretera y otro ferroviario como multimodal sigue imperante en ámbito de internacional.

Contenido

1. Punto de partida: la unificación del contrato de transporte por carretera y ferroviario de mercancías bajo el nuevo contrato de transporte terrestre de mercancías. – 2. El contrato de transporte multimodal. – 2.1. El contrato de transporte multimodal antes de la LCTTM. – 2.2. El nuevo concepto de contrato de transporte multimodal o “*terrestre plus*” de mercancías de la LCTTM. – 2.3. El concepto de “*modo de transporte*” de la LCTTM.

1. PUNTO DE PARTIDA: LA UNIFICACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE POR CARRETERA Y FERROVIARIO DE MERCANCÍAS BAJO EL NUEVO CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS

Con la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías¹ (en adelante, LCTTM) se introdujo un nuevo régimen jurídico para los contratos de transporte por carretera y ferroviario. De este modo, se actualizaba esta materia del Derecho tan necesitada de una adaptación a las realidades comerciales del

* Profesora Ayudante Doctor de Derecho Mercantil en la Universidad Carlos III de Madrid.

¹ BOE núm. 273 de 12 de noviembre de 2009.

transporte². Hasta la promulgación de la LCTTM estos contratos se encontraban regulados en el título VI del Libro II del Código de Comercio (art. 349 a 379) y desde su promulgación con el Código de 1885 apenas habían sido objeto de modificación. Varios lustros e innumerables cambios en el sector alentaban a su modernización.

En la redacción de la LCTTM el legislador toma como modelo³ dos instrumentos internacionales: el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956 (en adelante, CMR⁴) y las Reglas uniformes CIM relativas al contrato de transporte internacional por ferrocarril de mercancías (en adelante, CIM)⁵. Aunque prima la

² Sobre la fase prelegislativa, la fase gubernamental y la fase legislativa de la LCTTM vid. QUIJANO GONZÁLEZ, J., “La tramitación parlamentaria de la Ley 15/2009 de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías”, *RDT*, núm. 6, 2010, p. 9 y ss.

³ La propia Exposición de Motivos en el punto II de la LCTTM lo dice expresamente: “*se ha tenido en cuenta a la hora de redactar la ley, puede decirse que la misma adapta, en lo sustancial, el Derecho del contrato de transporte terrestre español al modelo que suponen los convenios internacionales en la materia, básicamente al Convenio de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) y a las Reglas Uniformes CIM/1999, siguiendo así el camino antes trazado por otros países europeos*”. Y fundamenta esta decisión con las siguientes palabras: “*La consideración que subyace a esta decisión es sin duda alguna la de reconocer que no resulta tan distintos, en el momento actual, el transporte internacional y el puramente interno, al que van destinados los preceptos de la presente ley*”.

Es indudable, que nuestro legislador ha tomado como modelo los citados instrumentos internacionales. Sin embargo, hay un punto esencial en el que nuestra LCTTM se diferencia sobremanera respecto del CMR y el CIM. En particular, la LCTTM establece como regla general su carácter dispositivo (con la salvedad del régimen de la responsabilidad del porteador y de la prescripción), mientras que los instrumentos internacionales parten de la regla general inversa: la imperatividad de su articulado. En este sentido, también PARDO VEGEZZI, J. M., *Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías*, Fundación Francisco Corell, Madrid, 2012, p. 32 y; SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. J., “La Ley 15/2009 de 11 de noviembre del contrato de transporte terrestre de mercancías”, *Ponencia impartida el 15 de enero de 2012 en la SEAIDA*.

⁴ Desde su aprobación, este Convenio ha sido modificado en dos ocasiones. En primer lugar, a través del Protocolo de Ginebra de 5 de julio de 1978 se sustituye en su art. 23, el franco/oro, como unidad de cuenta para el cálculo de la indemnización, por los Derechos Especiales de Giro o DEG. Este protocolo entró en vigor el 28 de diciembre de 1980. España depositó el instrumento de adhesión a tales efectos, el 23 de septiembre de 1982 (BOE núm. 303, de 18 de diciembre) y entró en vigor para España el 9 de enero de 1983. En segundo lugar, el 21 de febrero de 2008, en sede de la UNECE, se aprobó el Protocolo adicional concerniente a la carta de porte electrónica (e-CMR), lo que supone, en esencia, el reconocimiento jurídico del empleo de las cartas de porte en soporte electrónico. Este protocolo entró en vigor el pasado, 5 de junio de 2011, tras cumplirse el nonagésimo día siguiente después de que cinco Estados hubieran depositado su instrumento de ratificación o adhesión. Actualmente, los Estados que han ratificado o se han adherido al e-CMR son Bulgaria, Dinamarca, Eslovaquia, España, Latvia, Lituania, Países Bajos, República Checa y Suiza. En España entró en vigor, el 8 de agosto de 2011, a través del Instrumento de adhesión publicado en BOE núm. 141, de 14 de junio de 2011.

⁵ Apéndice B del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril firmado en Berna el 9 de mayo de 1890, en vigor según el Protocolo de 1999, de 3 de junio firmado en Vilna (en adelante, COTIF). Modificado con anterioridad por el Protocolo de 20 de diciembre de 1990 en Berna. El antecedente del COTIF es el Convenio de Berna sobre el transporte por ferrocarril de 1890, en vigor desde el 1 de enero de 1893 y modificado en varias ocasiones (1896, 1905, 1924, 1933, 1952, 1961 y la última en 1970).

La última reforma el Protocolo de 1999, de 3 de junio firmado en Vilna, entró en vigor el 1 de julio de 2006. En España entró en vigor en idéntica fecha en virtud del BOE núm. 149, de 23 de junio de 2006 (Instrumento de ratificación de 7 de junio de 2002). Sobre el el Protocolo de Vilna de 1999 y las importantes novedades que incorpora vid.: CLARKE, M., “International Carriage of Goods by Rail: CIM 1999 in force”, *JBL*, marzo 2007, p. 213 a 218; EMPARANZA SOBEJANO, A., “Ámbito de aplicación de las Reglas Uniformes Reguladoras del transporte internacional de mercancías por ferrocarril: los sujetos”, en VV.AA., *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, EMPARANZA SOBEJANO, A. y RECALDE CASTELLS, A. (dirs.), Thomson-Civitas, Cizur Menor,

influencia del primero de los instrumentos citados debida a su extendida aceptación⁶ y al mayor volumen de mercancías desplazadas por es modo de transporte: la carretera⁷.

Este modelo de política legislativa va más allá de incorporar lo dispuesto en los convenios internacionales relativos a los contratos de transporte de mercancías por carretera y ferroviario para introducir un régimen único para ambos contratos bajo un nuevo tipo contractual: el “*contrato de transporte terrestre de mercancías*”. Esta novedad queda claramente reflejada en el propio título de esta ley: “*Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías*” y en el art. 1 LCTTM cuando lo define como el transporte de mercancías “*por medios mecánicos con capacidad de tracción propia*”.

Bajo este nuevo contrato se unifica⁸ el régimen jurídico de dos contratos de transporte de mercancías hasta ahora diferentes -carretera y ferroviario-, salvo por escasas excepciones, cuando se añade alguna especialidad para el ferroviario⁹.

Llama la atención que el legislador justifica los motivos por los que se han tomado como fuente el CMR y el CIM, pero a la contra, no explica las razones que fundamenta la decisión de unificar ambos contratos -carretera y ferroviario- bajo un único¹⁰.

2008, p. 29 a 44; EMPARANZA SOBEJANO, A., “Reclamaciones y acciones: presupuestos, competencia y prescripción”, en VV.AA., *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, EMPARANZA SOBEJANO, A. y RECALDE CASTELLS, A. (dirs.), Thomson-Civitas, Cizur Menor, 2008, p. 281 y ss.; EMPARANZA SOBEJANO, A., “El transporte internacional de mercancías por ferrocarril”, en VV.AA., *El contrato de transporte*, J.L. CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ (coord.), vol. I, CGPJ, 2002, p. 414 a 459; FREISE, R., “Neue Entwicklungen im Eisenbahnrecht anlässlich des Inkrafttretens des “Übereinkommens COTIF 1999”, *Transportrecht*, febrero, 2007, p. 45 a 54; LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “El nuevo régimen del transporte ferroviario internacional. El Protocolo de Vilnius de 1999”, *Derecho de los Negocios*, núm. 148, 2003, p. 1 a 12; PULIDO BEGINES, J. L., “El concepto de porteador y la dualidad porteador contractual – porteador sustituto en las CIM- 1999”, *RDM*, 2007, núm. 264 y 265, p. 533 a 596; PÜTZ, A., “Supuestos especiales de responsabilidad (art. 38 y 39 RU CIM)”, en VV.AA., *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, EMPARANZA SOBEJANO, A. y RECALDE CASTELLS, A. (dirs.), Thomson-Civitas, Cizur Menor, 2008, p. 219 a 236; RECALDE CASTELLS, A., “El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril: concepto, naturaleza y caracteres. La documentación del contrato”, en VV.AA., *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, EMPARANZA SOBEJANO, A. y RECALDE CASTELLS, A. (dirs.), Thomson-Civitas, Cizur Menor, 2008, p. 45 a 81 y; ZURUMENDI ISLA, A., “Pluralidad de porteadores en las RU CIM”, en VV.AA., *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, EMPARANZA SOBEJANO, A. y RECALDE CASTELLS, A. (dirs.), Thomson-Civitas, Cizur Menor, 2008, p. 303 a 342.

⁶ En vigor en 55 Estados, entre los que se cuentan desde los 28 Estados miembros del Unión Europea, a otros que se extienden por el continente asiático (desde Rusia hasta Tayikistán, incluidos entre otros: Siria, Líbano o Irán), así como por el continente africano (Marruecos y Túnez).

⁷ Conforme al Libro Blanco presentado por la Comisión el 12 de septiembre de 2001 - La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad: “*el transporte por carretera representa hoy en día un 44% del transporte de mercancías, frente a un 41% para la navegación de corta distancia, un 8% para el ferrocarril y un 4% para las vías navegables*”

⁸ Vid. en este sentido, el punto II de la Exposición de Motivos: “*La ley opta por regular unitariamente el contrato de transporte terrestre de mercancías en sus dos variantes, por carretera y por ferrocarril. En principio, los preceptos son comunes a ambos modos, sin perjuicio de ofrecer soluciones específicas para el transporte ferroviario de mercancías en los lugares oportunos, cuando ello resulta necesario o conveniente.*”. Si bien, no justifica las razones que han llevado a esta unificación.

⁹ Por ej. Art. 33.1 y 33.2 LCTTM sobre plazo de entrega de la mercancía al destinatario.

¹⁰ El CMR y el CIM han sido tomados como modelos en legislaciones nacionales. Así por ej. en Austria a través de la Ley de 28 de junio de 1990 se extiende la aplicación del CMR a los contratos de transporte por carretera nacionales.

Es cierto, que de entre los convenios unimodales vigentes, el CMR y el CIM son los que más se asemejan entre sí¹¹.

De hecho, centrándonos en el núcleo clásico de los convenios, el régimen de responsabilidad del porteador (fundamento, causas de exoneración y los límites de responsabilidad, la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad...), las similitudes pueden observarse al menos, en los hitos enunciados a continuación:

1. El fundamento parte de la responsabilidad del porteador, pero incluye entre las causas de exoneración, una que claramente incorpora el carácter subjetivo del fundamento de la responsabilidad en los siguientes términos: “*él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podrían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias*” (art. 23.2 CIM)¹²;

2. El resto de causas y presunciones de exoneración del CIM y el CMR también guardan estrechas similitudes entre sí.

Por un lado, coinciden las causas de exoneración: culpa del cargador o destinatario, instrucciones erróneas del cargador y vicio propio de las mercancías.

Por otro lado, recoge también un listado esta vez de presunciones de exoneración y sólo en caso de pérdida o avería (no por el contrario, en caso de retraso) por los siguientes riesgos: el empleo de vehículos abiertos expresamente así acordados; ausencia o deficiencia en el embalaje; manipulación, carga o descarga de la mercancía y operaciones complementarias realizadas por el cargador o destinatario o personas que actuaron en su nombre; la naturaleza de las mercancías; insuficiencia o imperfección de las marcas o números de los paquetes y; el transporte de animales vivos¹³.

La carga probatoria es distinta entre las causas y las presunciones. En el caso de las primeras es más severa, al resultar necesario probar el nexo de causalidad entre la causa alegada y el daño acaecido. Mientras que para el segundo grupo, la carga probatoria es más sencilla. Es suficiente con establecer que la pérdida o avería ha podido resultar por alguno de los citados riesgos. También esta diversa carga probatoria es coincidente entre lo dispuesto en el CMR y en CIM (art. 17 CMR y art. 23 CIM).

No obstante, también median diferencias entre ambos regímenes:

1. Así en un punto en el que se denota mayor disparidad es el relativo a los límites de responsabilidad por la mercancía dañada o perdida. Las diferencias tienen causa en una peculiaridad de carácter económico. Por un lado, los tipos de mercancías transportadas -volumen y valor- de los diferentes modos de transporte no son

¹¹ Sobre el parecido entre el CIM y el CMR, vid. GÓRRIZ LÓPEZ, C., “Transporte por ferrocarril (II) derecho internacional”, *Manual de derecho del transporte*, MARTÍNEZ SANZ, F., (dir.); PÜTZ A., (coord.), Marcial Pons, Madrid, 2010, p. 311, según el autor las semejanzas son producto de una recíproca influencia.

¹² En términos muy semejantes, el art. 17.2 CMR “*por circunstancias que el transportista no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir*”. En este sentido también, DE WIT, R., *Multimodal transport. Carrier liability and documentation*. 1º ed., LLP (Lloyd’s Shipping Law Library), Londres, 1995, p. 95 y ss., califica el régimen de responsabilidad como *negligence liability*. En la literatura inglesa es más común la expresión *fault liability*, la cual se enfrenta a la *strict liability* (u objetiva), conocida esta última por los alemanes como *Gefährdungshaftung*.

¹³ El CIM acoge una causa de exoneración más, no prevista en el CMR dentro del segundo de los listados relativos a las causas de exoneración. Esta causa de exoneración adicional –del CIM– es el transporte de mercancías acompañadas de una persona, cuando la pérdida o avería sea consecuencia de una circunstancia que el acompañante debía evitar (art. 23.3.g CIM).

necesariamente idénticos. Por otro lado, el costes del transporte y el tiempo de desplazamiento tampoco coinciden. Influyen todos estos aspectos en la elección del modo de transporte. No por ello, es de extrañar que el límite del CMR es 8,33 Derechos especiales de giro, mientras que el límite del CIM es de 17 Derechos especiales de giro (en adelante, DEG);

2. Ambos convenios coinciden en establecer la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad. En virtud de la fórmula prevista en el art. 36 CIM cuando: “*se pruebe que el daño hubiere sido motivado por un acto o una omisión cometidos por el transportista, bien con intención de provocarlo, o de modo temerario y con consciencia de que de ello podría resultar dicho daño*” (art. 36 CIM). Por su parte, el art. 29 CMR emplea una fórmula distinta haciendo alusión al daño causado por dolo o por falta que le sea imputable y que sea equiparada al dolo por la legislación del lugar. Por tanto, se centra en el “*dolo*” y además, a efectos de su interpretación se remite al derecho nacional. En ninguno de los dos convenios queda claro, si la pérdida al derecho a limitar la responsabilidad por parte del porteador (contractual) debe derivarse del acto u omisión del propio porteador exclusivamente o si la pérdida del derecho del porteador se extiende al acto u omisión también de sus empleados y agentes¹⁴;

3. Otro punto nuclear con efecto económico y jurídico del que se desprende la divergencia regulatoria reside en el efecto de la falta de aviso o reserva. El plazo de aviso o reserva para daños aparentes coinciden en el momento de la entrega, igual que para los no aparentes en un plazo de 7 días (art. 47 CIM o el art. 30 CMR). No obstante, la falta de reserva simplemente concede la presunción de entrega conforme de las mercancías en el lugar de destino para el CMR en el caso del daño o de la pérdida. El reclamante puede destruir esta presunción con la pertinente prueba en contrario. Por su parte para el CIM, la consecuencia jurídica prevista en caso de la falta de reserva o aviso una vez transcurrido dicho plazo es la pérdida de toda acción, salvo por ejemplo en el supuesto de conducta dolosa o fraudulenta del porteador. En el CMR sólo en el caso del retraso la falta de la reserva trae como efecto la pérdida de la acción y;

4. Si bien ambos convenios coincide al fijar el plazo para el ejercicio de las acciones en 1 año, no obstante, si la conducta del demandado (porteador o porteador efectivo) se fundamenta en un daño resultante de un acto o una omisión cometidos, bien con intención de provocar dicho daño, o bien temerariamente y con consciencia de que de ello podría resultar dicho daño, el plazo se amplía a dos años en el CIM y hasta 3 años en el CMR por dolo o de falta equivalente a dolo¹⁵.

Ante estas similitudes entre ambos convenios la LCTTM a efectos de unificar el régimen para ambos contratos establece idéntico régimen con las siguientes características:

1. Parte de un período de responsabilidad delimitado por el tiempo de custodia entre la recepción y la entrega (art. 47 LCTTM);

¹⁴ En este punto el CMR de manera expresa y a diferencia del CIM, extiende la pérdida de este derecho a los empleados del transportista o cualesquiera otras personas a las que el transportista haya recurrido para la realización del transporte. Se refiere no obstante, a las acciones dirigidos directamente contra estos sujetos distintos al transportista o porteador contractual y no aclara por tanto, si el transportista pierde también el derecho a limitar por los actos y omisiones de estos otros sujetos.

¹⁵ Art. 32 CMR y art. 48.1 CIM.

2. Distingue entre dos listados de exoneración y de manera expresa diferencia entre causas y presunciones de exoneración (art. 48.1 LCTTM para las causas y art. 49 LCTTM para las presunciones¹⁶). También empleando una fórmula más clarificadora distingue el efecto de las presunciones respecto de las causas de exoneración. De este modo, para el caso del listado de presunciones es suficiente si “*han podido resultar verosímilmente*”.

Por su parte, el listado de causas es idéntico con las causas del CMR y el CIM. Pero en el caso del listado de presunciones aunque semejante¹⁷, contiene alguna diferencia con efectos prácticos significativos: así por ej. no se requiere el acuerdo expreso recogido en la carta porte para el empleo de vehículos abiertos, en España basta ahora con el acuerdo o que sea acorde con la costumbre.

Además, la LCTTM se olvida de recoger la presunción especial prevista en el CIM para el caso de transporte acompañado. En este sentido, el art. 23.3 CIM establece que: “*g) transporte que, en virtud de las disposiciones aplicables o de acuerdos entre el expedidor y el transportista que estén indicados en la carta de porte, deba efectuarse con acompañamiento, en el caso de que la pérdida o la avería sean resultado de un riesgo que el acompañamiento hubiera tenido como finalidad evitar.*”

Novedoso en este punto respecto de los Convenios son las dos disposiciones aclaratorias contenidas en esta Ley sobre el efecto de la presunción de exoneración en el caso del transporte de animales vivos (art. 50 LCTTM), así como de vehículos especialmente acondicionados para controlar la temperatura, la humedad del aire u otras condiciones ambientales (art. 51 LCTTM).

3. Respecto del límite de responsabilidad, su cuantía se limita a un “*tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día por cada kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada*” (art. 57 LCTTM). En la actualidad, su cuantía (un tercio de 17,75 euros, conforme al IPRREM de 2015) es igual a 5,91 euros por cada kg de peso bruto. Comparado con el valor de los DEG, que a 30 de diciembre de 2014 ascendía a 1.21660 euros, en el caso del CMR con 8,33 DEG equivale a 10,13 euros por kg de peso bruto y en el caso del CIM con 17 DEG equivalen 20,68 euros por kg de peso bruto. En definitiva, el límite de la LCTTM es mucho más bajo que el establecido en ámbito internacional, ya sea para el transporte ferroviario o por carretera. En cuanto al límite de responsabilidad en el caso de retraso, LCTTM acoge el límite del CMR: el precio del transporte. Límite muy lejano respecto del CIM, que establece como tope máximo el cuádruple (art. 33.1 CIM y art. 23.5 CMR).

4. Respecto de la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad se introduce una fórmula que guarda semejanzas tanto con el CMR, como con el CIM. En primer lugar, es igual al CMR al referirse al “*dolo*” (art. 29.1 CMR). En segundo lugar, y

¹⁶ Art. 17.2 CMR para las causas y art. 17.4 CMR para las presunciones y art. 23.2 CIM para las causas y art. 23.3 CIM para las presunciones.

¹⁷ De entre la nomenclatura empleada en el CMR y en el CIM, en la LCTTM el parecido es mayor y en ocasiones idéntico a los términos y expresiones empleados en el CMR.

siguiendo la terminología del CIM (art. 36)¹⁸, también hace alusión a la “*infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción haya sido causado*”. La terminología no es idéntica en este punto a la del CIM, pero sí coincide con la idea de fondo. Adicionalmente, clarifica que esta pérdida del derecho de limitar la cuantía del porteador no sólo se aplica en el caso de sus propios actos, sino también de los causados “*por sus auxiliares, dependientes o independientes*”; aclarando así las cuestiones planteadas en torno a la pérdida de este derecho del porteador por actos ajenos. Se echa en falta sin embargo, que el articulado se refiere expresamente al acto y no haga alusión a la omisión, como sí lo hace tanto el CMR, como el CIM.

5. Coincide el plazo para realizar reserva¹⁹: el mismo día de la entrega para los daños aparentes y 7 días naturales para los no aparentes. Si bien, debe atenderse con especial cuidado, pues si bien la LCTTM habla de días naturales, el plazo de 7 días previsto en el art. 30.1 CMR excluye los festivos y domingos. Se unifica también el efecto jurídico de la falta de reserva, que ahora en el marco de la LCTTM será exclusivamente de presunción de entrega conforme de mercancías en destino y admite por tanto, prueba en contrario.

6. Por último, en cuanto al plazo para el ejercicio de la acción calificado de prescripción expresamente en la LCTTM, es idéntico al CIM: esto es de 1 año como plazo general y 2 años plazo especial, cuando la acción tenga su fundamento en la actuación dolosa o infracción consciente y voluntaria. En este punto se acoge no lo dispuesto en el CMR, cuyo plazo especial en caso de dolo se extendía a 3 años, por el contrario, se unifica con el régimen del CIM.

Obsérvese de este modo, como en esta parte nuclear (período, fundamento, causas y presunciones de exoneración, límites de responsabilidad y la pérdida de este derecho, reservas o avisos y plazos para el ejercicio de acciones) y una de las partes excepcionalmente de carácter imperativo de la LCTTM²⁰, se unifica el régimen para un nuevo contrato el contrato de transporte de mercancías terrestre: ya sea ferroviario o por carretera.

Se crea un nuevo régimen, que apenas guarda diferencias respecto del período, fundamento y causas y presunciones de exoneración respecto del CMR y el CIM. Si bien, respecto de la pérdida del derecho no hay realmente una unificación, al acoger tanto la fórmula del dolo del CMR, como a la “*infracción consciente y voluntaria*”, la cuál nos recuerda a lo dispuesto al CIM.

¹⁸ Reza así: “*daño hubiere sido motivado por un acto o una omisión cometidos por el transportista, bien con intención de provocarlo, o de modo temerario y con consciencia de que de ello podría resultar dicho daño*”

¹⁹ Art. 60 LCTTM.

²⁰ El art. 3 LCTTM declara la naturaleza dispositiva de su normativa salvo “*expresa estipulación contraria de esta Ley*”. Se contemplan sólo dos excepciones. En primer término, según el art. 46 LCTTM las disposiciones del capítulo de responsabilidad del porteador previstas en el capítulo V serán imperativas. En segundo término, conforme al art. 78 LCTTM se establece la segunda excepción a la regla general de la naturaleza dispositiva de las normas respecto del capítulo dedicado a la prescripción de acciones. No se establece excepción o salvedad expresa respecto del capítulo VII relativo a contrato de transporte multimodal, que en virtud de lo dispuesto en el art. 3 LCTTM gozan del carácter de normas dispositivas.

Cuesta entender la razón no justificada de unificar el límite de responsabilidad a niveles muy inferiores a los internacionales, así como los plazos más breves para el ejercicio de acciones. No se entiende esta decisión teniendo en cuenta que conforme al ámbito de aplicación de la LCTTM no se aplica o no sólo a los transportes nacionales, los que discurren estrictamente por territorio español, sino también a aquellos transportes internacionales²¹ en el caso de que no le sea aplicable ningún convenio internacional y resulte aplicable el derecho español como derecho aplicable al contrato.

2. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

La primera novedad básica incorporada a través de la LCTTM y recién abordada, es la unificación en ámbito nacional del contrato de transporte por carretera y el contrato de transporte ferroviario de mercancías bajo un único régimen jurídico para el contrato de transporte terrestre de mercancías.

La consecuencia de esta novedad reside en que la *“unificación del régimen jurídico para ambos tipos de contratos: ferroviario y por carretera”* trae consigo la creación de un nuevo tipo de contrato: el *“contrato de transporte terrestre de mercancías”*.

De esta manera, nuestro legislador elimina la distinción hasta ahora existente entre el contrato de transporte por carretera y el contrato de transporte ferroviario de nuestra legislación nacional. Esta diferenciación sin embargo, sigue imperante en ámbito de internacional: el contrato de transporte por carretera es algo distinto del contrato de transporte ferroviario, dos contratos y dos modos de transporte diferentes con regímenes jurídicos independientes.

La tipificación de este nuevo contrato de transporte terrestre de mercancías trasciende más allá de las consecuencias ya enunciadas, y en particular, influye directamente al concepto del *“contrato de transporte multimodal”* introducido por primera vez en el derecho español²² también en la LCTTM: capítulo VII (art. 67 y ss.) bajo el rótulo *“Transporte multimodal”*.

²¹ El artículo 2 titulado establece: *“1. El contrato de transporte de mercancías es aquél por el que el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato.”*. Obsérvese, que no contiene referencia alguna al carácter nacional del contrato de transporte. La ausencia de referencia expresa al carácter internacional o nacional del contrato de transporte de terrestre regulado en la LCTTM se debe exclusivamente a la intención del legislador de aplicar el régimen de la LCCTM tanto al contrato de transporte nacionales o de cabotaje, así como al contrato de transporte internacional. Hubiera sido deseable, que el legislador haber incluido esta aclaración. En su lugar, sólo establece en una disposición – art. 2.2- relativa a la prelación de fuentes legales y con una dudosa técnica legislativa lo siguiente: *“2. El contrato de transporte terrestre de mercancías se regirá por los Tratados internacionales vigentes en España de acuerdo con su ámbito respectivo, las normas de la Unión Europea y las disposiciones de esta Ley. En lo no previsto serán de aplicación las normas relativas a la contratación mercantil.”*

²² De los Estados miembro de la UE disponen de una regulación específica sobre el contrato de transporte multimodal, al menos, los Países Bajos (art. 40 a 52 del Libro 8º del Código civil holandés vigente (*Nieuw Burgerlijk Wetboek* o NBW) y Alemania (parágrafos 452 a 542d ubicados en sección III – *“El transporte a través de diversos modos de transporte”* (multimodal) del capítulo IV sobre el transporte en general del Libro IV, titulado de los *“contratos mercantiles”* (*Handelsgeschäfte*), del Código de comercio alemán (*Handelsgesetzbuch* o HGB).

2.1. El contrato de transporte multimodal antes de la LCTTM

El transporte multimodal surge con ocasión de la evolución experimentada por el sector del transporte principalmente a partir de la revolución industrial: los productos se abarataron por la sustitución del trabajo manual por la maquinaria industrial y el comercio vivió una expansión geográfica, que influyó en los distintos modos de transporte.

Durante la segunda revolución industrial se produjo el desarrollo de los modos de transporte -principalmente, del ferroviario y del marítimo- y empieza a apreciarse la necesidad de efectuar cambios en las estructuras organizativas de los transportes. Los transportes son cada vez de mayor longitud, lo que requiere de la interconexión de los diversos vehículos y por ende, de la actuación de una pluralidad de porteadores y de la combinación de modos.

El transporte se enfrentaba no obstante, a varios obstáculos, entre ellos uno principal de carácter técnico reside en el fraccionamiento de la carga con cada cambio de modo de transporte. Una herramienta fundamental para salvar este obstáculo fue el contenedor²³. Esta unidad de carga supuso un profundo cambio en la organización del transporte, al facilitar la agrupación de las mercancías, el trasbordo de las mercancías y permitir efectuar transportes sin ruptura de carga durante el desplazamiento, pudiendo así ejecutar transportes más largos y en consecuencia, transportes en los que con mayor frecuencia participan una más amplia pluralidad de porteadores y una pluralidad de modos de transporte. Su empleo se traduce en un notable ahorro del tiempo, al que se suma la disminución de los costes, así como de los riesgos aparejados a las operaciones de carga y descarga²⁴.

²³ Sobre el origen y el desarrollo del contenedor vid. LEVINSON, M., *The Box. How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton University Press, Princeton, 2006, p. xi y a lo largo de los primeros tres capítulos y; PELLÓN RIVERO, R., “El transporte multimodal internacional de mercancías (repercusiones en el transporte aéreo)”, *Revista de Derecho Privado*, tomo LXIX, 1985, p. 131.

²⁴ En general, sobre la revolución que el contenedor a supuesto para el transporte y por todos, sobre la función económica del contenedor como instrumento para abaratar costes, ahorrar tiempo y reducir los riesgos del transporte vid. DE WIT, Ralph, *Multimodal transport. Carrier liability and documentation*, *op. cit.*, p. 4 y 5; DÍAZ MORENO, A., “El transporte multimodal: obligaciones, derechos y responsabilidad”, en VV.AA, *El transporte terrestre nacional e internacional*, ILLESCAS ORTÍZ R. (dir.), Madrid, Cuadernos de Derecho Judicial, 1997, p. 62 y ss; GLASS, D.A; CASHMORE, C., *Introduction to the Law of Carriage of Goods*, Sweet & Maxwell: Londres, 1989, p. 250; GANTEN, R., *Die Rechtsstellung des Unternehmers des kombinierten Verkehrs (CTO)*, Commercium, Hamburg, 1978, p. 9; GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías (carretera, ferrocarril, marítimo, aéreo y multimodal)*, Publicaciones Real Colegio de España, Bolonia, 2001, p. 78 y ss; HAAK, K., HOEKS, M., “Intermodal transport under unimodal arrangements conflicting conventions: the UNCITRAL/CMI draft instrument and the CMR on the subject of intermodal contracts”, *Transportrecht*, 3, 2005, p. 89; LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, Carlos, “El contrato de transporte multimodal internacional de mercancías”, *Contratos Internacionales*, CALVO CARAVACA, A.L., FERNÁNDEZ DE LA GÁNDARA, L., Tecnos, Madrid, 1997, p. 587; MARTÍN CASTRO, M.P., *El transporte multimodal: concepto y sujetos*, EDICIP, Cádiz, 2001, p. 59; PULGAR EZQUERRA, J., “Especialidades del transporte de mercancías en contenedores”, *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 247, enero-marzo 2003, p. 37 y 38 y; RICHTER-HANNES, D., *Die UN-Konvention über die internationalen multimodale Güterbeförderung*, Gof-Verlag, Viena, 1982, p. 18 y ss.

En el marco el transporte terrestre (carretera o ferroviario), así como para el transporte combinado terrestre (carretera y ferroviario) durante la última década se ha extendido el uso de otra unidad de carga: las cajas móviles (*swap body* o *Wechselbehälter*)²⁵.

Este fenómeno de la pluralidad de modos, de la integración de operaciones de transporte más complejas en contratos de transporte entre cuyos rasgos resalta el empleo de dos o más modos de transporte, ha sido desde hace ya más de medio siglo, objeto de estudio en ámbito internacional y nacional.

Los intentos internacionales por regular esta nueva forma de contratar han sido innumerables²⁶, sin alcanzar hasta al momento un resultado satisfactorio. En nuestra opinión, los factores más importantes en ámbito internacional que han impedido unificar esta tipo de contrato son: las peculiaridades de los regímenes unimodales, la dificultad de revisar y abandonar los precedentes históricos legislativos a la luz de los nuevos hechos, la falta incluso de uniformidad y de modernización del derecho del transporte internacional de mercancías por mar o el posible conflicto entre las convenciones unimodales, el carácter imperativo de las mismas, y por último, pero de mayor calado en nuestra opinión, el conflicto de intereses entre los diferentes agentes involucrados en el sector y la imposibilidad hasta el momento de alcanzar un consenso aceptado por todos los directamente afectados en el transporte de mercancías sobre el régimen de responsabilidad del porteador en el marco de este contrato.

²⁵ Estas unidades de carga carecen de bastidor o armazón de metal. Frente al contenedor tienen la desventaja de no permitir su apilamiento. Vid. THUME, K-H., *Kommentar zur CMR. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr*, Verlag Recht und Wirtschaft GmbH: Heidelberg, 1995, p. 129 a 133.

²⁶ Los proyectos más importantes por establecer un régimen jurídico para el contrato de transporte combinado o multimodal pueden dividirse en dos grupos. En el primero, destaca la actividad de tres organismos internacionales: la Cámara de Comercio Internacional (ICC) con la propuesta de 1927 y 1949, del Comité Marítimo Internacional (CMI) con dos propuestas de 1937 y 1947, así como del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) con un proyecto de 1965. Esta etapa se cierra con la Conferencia de Nueva York del CMI, de 1965, cuando surgió una nueva iniciativa y se elaboraron hasta un total de 7 proyectos. De nuevo sin alcanzar éxito. El segundo grupo de proyectos fueron desarrollados principalmente por organismos internacionales de naturaleza intergubernamental. En primer lugar, la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) redactó primero, el "Proyecto de Roma" de 1969 y finalmente, en 1970 el "Convenio sobre el transporte combinado internacional de mercancías", también conocido como TCM en su versión de Roma. Tras caer este proyecto en un saco roto, retomó esta tarea y a pesar de las reticencias expresadas por algunos Estados en noviembre de 1971 se dio por concluido el "Proyecto TCM" (también conocido, como Proyecto IMCO/UNECE). Un segundo organismo internacional la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) elaboró una serie de estudios en la materia, se constituyó un "Grupo Preparatorio Intergubernamental" desde 1973 a 1979 hasta culminar el "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, de 24 de mayo de 1980" (CTM) y conocido, como Convenio de Ginebra. Éste ha sido hasta la actualidad el último intento de alcanzar una disciplina jurídica para el contrato de transporte multimodal. Pero no ha entrado en vigor, al no haberse alcanzado el número de ratificaciones necesarias. Vid. CADWALLADER, F. J. J., "Uniformity in the regulation to combined transport", *Journal of Business Law*, 1974, p. 193; DE WIT, R., *Multimodal transport. Carrier liability and documentation*, op. cit., p. 152 y ss.; GANTEN, R., *Die Rechtsstellung des Unternehmers des kombinierten Verkehrs (CTO)*, op. cit., p. 17 y ss.; PELLÓN RIVERO, R., "El transporte multimodal internacional de mercancías (repercusiones en el transporte aéreo)", op. cit., p. 135; RICHTER-HANNES, D., *Die UN-Konvention über die internationalen multimodale Güterbeförderung*, op. cit., p. 25 y 26; SÁNCHEZ ANDRÉS, A., "El transporte combinado de mercancías", *Revista de Derecho Marítimo*, enero-junio 1975, núm. 135-136, p. 70.

Como se desprende a través de nuestra doctrina²⁷, los primeros estudios no se centraron en el hecho de emplear diferentes modos de transportes, si no en la característica de la participación de una pluralidad de porteadores. La cuestión objeto de encaje, pasaba por determinar cómo y qué clase de vínculo jurídico vincula a las partes, cuando el número de porteadores intervinientes es plural.

Posteriormente, el núcleo objeto de estudio se desplazó al análisis de la diversidad de modos de transporte²⁸. Inicialmente, no se reconocía la autonomía del contrato, pero finalmente, se ha venido imponiendo la concepción del contrato de transporte multimodal como una modalidad contractual autónoma²⁹ y por ende, un tipo contractual distinto a los contratos de transporte unimodales. Así lo ha venido reconociendo nuestra doctrina³⁰ y nuestra jurisprudencia en diferentes sentencias de nuestras Audiencias Provinciales³¹ antes de la LCTTM.

Aunque la consecución de una regulación internacional del contrato de transporte multimodal no ha sido posible, de todos los intentos por regular el transporte multimodal, sí se ha logrado la aceptación mayoritaria del concepto del “*contrato de transporte multimodal*”.

Este concepto es el resultado de hacer encajar un nueva forma de contratar servicios de transporte, caracterizada por el empleo de una pluralidad de modos de transporte que se enfrentaba al marco contractual tradicionalmente delimitado por contratos de transporte unimodales. Para ello, ha sido necesario una profunda revisión del derecho del transporte. Pero a través de esta revisión se ha venido imponiendo un concepto del contrato de transporte multimodal con la siguiente noción³²: el contrato de

²⁷ En este sentido, en España: SÁNCHEZ ANDRÉS, A., “El transporte combinado de mercancías”, *op. cit.*, p. 62 y ss.; DÍAZ MORENO, A., “El transporte multimodal: obligaciones, derechos y responsabilidad”, *op. cit.*, p. 5 y; PELLÓN RIVERO, R., “El transporte multimodal internacional de mercancías (repercusiones en el transporte aéreo)”, *op. cit.*, p. 132.

²⁸ Vid. SÁNCHEZ ANDRÉS, A., “El transporte combinado de mercancías”, *op. cit.*, p. 62; PELLÓN RIVERO, R., “El transporte multimodal internacional de mercancías (repercusiones en el transporte aéreo)”, *op. cit.*, p. 133.

²⁹ Vid. ARROYO MARTÍNEZ, I., “Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte puerta a puerta”, *ADM*, vol. XVIII, 2001, p. 444, 445 y 446; GÓRRIZ LÓPEZ, C., “El contrato de transporte multimodal de mercancías: el problema normativo”, *Anuario de Derecho Marítimo*, núm. XXI, 2004, p. 188; LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “Contratos internacionales de transporte por carretera, ferrocarril, marítimo y multimodal”, *Cursos de contratación internacional*, CALVO CARAVACA y CARRASCOSA GONZÁLEZ, 2º ed., COLEX: Madrid, 2003, p. 747 y; MARTÍN CASTRO, M.P., *El transporte multimodal: concepto y sujetos*, *op. cit.*, p. 32.

³⁰ Vid. GÓRRIZ LÓPEZ, C., “El contrato de transporte multimodal de mercancías: el problema normativo”, *op. cit.*, p. 188; ARROYO MARTÍNEZ, I., “Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte puerta a puerta”, *op. cit.*, p. 444, 445 y 446; LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “Contratos internacionales de transporte por carretera, ferrocarril, marítimo y multimodal”, *op. cit.*, p. 747; MARTÍN CASTRO, M.P., *El transporte multimodal: concepto y sujetos*, *op. cit.*, p. 32.

³¹ SAP de Barcelona de 25 de septiembre de 2009 (JUR 2009/491719), SAP de Madrid de 10 de noviembre de 2005 (JUR 2006/1157), SAP de Madrid de 12 de abril de 2005 (JUR 2005/114691), SAP de Barcelona de 16 de abril de 2004 (JUR 2004/186078), SAP de Barcelona de 9 de septiembre de 2002 (JUR 2004/14089), SAP de Barcelona de 7 de junio de 2002 (JUR 2004/14066) y SAP de Barcelona de 19 de octubre de 2000 (JUR 2001/59109).

³² Entre la doctrina internacional la definición más ampliamente admitida hace alusión a un sujeto, porteador, que asume la promesa de realización del conjunto de la operación por varios modos de transporte: vid. DE WIT, R., *Multimodal transport. Carrier liability and documentation*, *op. cit.*, p. 3: “*A contract for the multimodal carriage of goods contains an undertaking by a carrier, who is called the multimodal transport operator, to perform carriage of goods by at least two different modes of transport*”.

transporte de mercancías en virtud el cual un porteador se compromete a efectuar el transporte empleando al menos, dos modos de transporte.

Este contrato de transporte multimodal se caracteriza por el empleo de al menos, dos modos de transporte. Esto es una pluralidad de modos de transporte. Son indiferentes los modos de transporte, mientras sean más de uno. Y a esta característica de plurimodalidad, se adicionan dos más: un único contrato y un sujeto responsable por el conjunto del transporte.

2.2. El nuevo concepto de contrato de transporte multimodal o “terrestre plus” de mercancías de la LCCTM

Los antecedentes recién enunciados son la antesala que nos servirán para desgranar a continuación los entresijos del concepto de contrato de transporte multimodal contemplado en nuestro derecho a través del LCTTM, capítulo VII (art. 67 y ss.) bajo el rótulo “*Transporte multimodal*”.

Comienza el capítulo recogiendo la definición del contrato de transporte multimodal: “*A efectos de esta Ley, se denomina multimodal el contrato de transporte celebrado por el cargador y el porteador para trasladar mercancías por más de un modo de transporte, siendo uno de ellos terrestre, con independencia del número de porteadores que intervengan en su ejecución.*” (art. 67 LCTTM).

Varias son las ideas que se desprenden de este artículo. La primera, la LCTTM acoge el término “*multimodal*”. No por el contrario, otros términos acuñados para referirse a esta misma clase de contrato. Así, inicialmente en ámbito internacional se empleó la expresión “*contrato de transporte combinado*”³³, tanto por la doctrina³⁴,

from the place where the goods are taken in charge to a place designated for delivery” y; JERMAN B., “The role of maritime transport in conventions on multimodal transport”, *op. cit.*, p. 587: “*multimodal transport is the performed using at least two different modes of transport and includes carriers who accept the responsibility for the whole carriage, from the moment the goods are taken from the consignor until the moment they are delivered to the consignee*”.

Entre la doctrina nacional vid. entre otros: ARROYO MARTÍNEZ, I., “Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte puerta a puerta”, *op. cit.*, p. 444, 445 y 446; GÓRRIZ LÓPEZ, C., “El contrato de transporte multimodal de mercancías: el problema normativo”, *op. cit.*, p. 188; LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., “Contratos internacionales de transporte por carretera, ferrocarril, marítimo y multimodal”, *op. cit.*, p. 747 y; MARTÍN CASTRO, M.P., *El transporte multimodal: concepto y sujetos*, *op. cit.*, p. 32.

³³ En España, la expresión “*transporte combinado*” ha detentado otro significado. Empleado en dos ocasiones: en el ex art. 373 C. de C (“*pactos o servicios combinados*”) y en el art. 110 Ley de Navegación Aérea (LNA). El primero de los artículos el ex art. 373 C. de c., hoy derogado, relativo al contrato de transporte terrestre y el segundo, el art. 110 LNA, relativo al transporte aéreo, regulan no supuestos idénticos al concepto hoy ampliamente aceptado como combinado o multimodal, sino por el contrario supuestos de pluralidad porteadores, que intervienen en una misma operación de transporte asumiendo una responsabilidad por el conjunto de transporte. Por tanto, la expresión “*transporte combinado*” hace alusión a la pluralidad subjetiva de porteadores intervinientes. Por el contrario, la pluralidad de modos de transporte no es característica esencial del contrato. Es lógico, por ello, que tanto entre nuestra doctrina, como jurisprudencia y en último lugar, con la LCTTM se haya impuesto el término “*multimodal*”.

³⁴ Vid. entre otros: CLARKE, M., “Harmonization of the regulation of carriage of goods in Europe”, *Transportrecht*, vol. 25, núm. 11-12, 2002, p. 430; SCHMITTHOFF, C.M., “The development of the combined transport document”, *Il Diritto Maritimo*, 1972 (II-III), p. 312 y ss. y; SÁNCHEZ ANDRÉS, A., “El transporte combinado de mercancías”, *op. cit.*, p. 49 y ss.

como en los primeros documentos empleados para este tipo de contrato³⁵, así como en los primeros proyectos de instrumentos internacionales redactados³⁶. Esta expresión se emplea todavía hoy en el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929³⁷ (art. 31), así como en el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999³⁸ (título del capítulo IV y en su art. 38). Sin embargo, su utilización empezó a verse desplazada por el término “*multimodal*”, con motivo del último convenio internacional elaborado para regular este tipo de contrato: el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, de 24 de mayo de 1980 (también conocido, como Convención de Ginebra). Este convenio no ha entrado en vigor a falta de ratificaciones suficientes, y no es de esperar que lo haga.

En segundo lugar, el contrato de transporte multimodal se caracteriza como vimos por tres elementos: 1. Media un único contrato, el multimodal; 2. Asume la obligación por el conjunto del transporte un sujeto el porteador (contractual) y; 3. El transporte de mercancías se realiza empleando más de un modo de transporte.

A primera vista, se alinea esta definición con el concepto hoy ampliamente aceptado. Sin embargo, la tipificación del nuevo contrato de transporte terrestre de mercancías (ya sea por carretera o ferroviario) afecta directamente al concepto de contrato de transporte multimodal. Así se desprende del propio texto del art. 67, cuando al hacer alusión al traslado de mercancías “*por más de un modo de transporte*”, añade “*siendo uno de ellos terrestre*”.

Así el “*terrestre*” es considerado por el legislador como un único “*modo de transporte*”. Y en consecuencia, sólo media un contrato de transporte multimodal, si el

³⁵ Se ha elaborado y empleado en la práctica tanto Reglas como documentos de transporte. Entre las Reglas las primeras fueron “Recomendaciones relativas a un Documento de Transporte Combinado”, redactadas tras cinco días de deliberaciones durante el Seminario Internacional sobre Transporte Combinado celebrado en mayo de 1972. La ICC difundiría posteriormente, en 1973, “Las Reglas uniformes para un documento de transporte combinado” (“*Uniform Rules for a Combined Transport Document*”). Por último, la UNCTAD aprobó las “Reglas de UNCTAD/ICC relativas a los Documentos de Transporte Multimodal”, que entraron en vigor el 1 de enero de 1992.

Entre los documentos formulados para documentar las operaciones multimodales se elaboraron el “FIATA Combined Transport Bill of Lading” de 1970 y el COMBICONBILL de 1972 de Consejo Marítimo Internacional y del Báltico –o, BIMCO- (revisado en 1995).

A raíz de “Las Reglas uniformes para un documento combinado” de la ICC de 1973, tanto la Federación Internacional de Transitarios y Asimilados (FIATA) por un lado, como BIMCO con la Asociación Internacional de Armadores (International Shipowners’ Association, o, INSA) por otro, han elaborado nuevos documentos adaptados a estas Reglas, concretamente, la FBL o Combined Transport Bill of Lading (última versión de 1987) y COMBIDOC de 1977, respectivamente.

A su vez con motivo de “las Reglas de la UNCTAD/ICC relativas a los Documentos de Transporte Multimodal” de 1992, la FIATA elaboró un nuevo documento la “FIATA Multimodal Bill of Lading” del mismo año. BIMCO por su parte, redactó un nuevo documento MULTIDOC de 1995. Este sin embargo, no sustituye a sus antecesores de 1987 y 1977.

³⁶ Todos los proyectos desarrollados con la salvedad del último: Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, de 24 de mayo de 1980.

³⁷ Conocido como Convenio de Varsovia o CV

³⁸ Conocido como Convenio de Montreal o CM.

transporte implica un tramo por carretera o/y ferroviario con uno marítimo, aéreo y/o por vía de navegación interna³⁹.

El efecto que trae consigo es claro, según la LCTTM un contrato de transporte con un tramo por carretera y al menos, otro tramo ferroviario, no puede ser calificado, ni englobado bajo el concepto del contrato de transporte multimodal conforme al art. 67. En su lugar, este contrato debe ser calificado como un contrato de transporte terrestre.

Esto significa por ej. que lo que sería un contrato de transporte multimodal en ámbito internacional -un contrato de transporte con un tramo por carretera y un tramo ferroviario- es un contrato de transporte terrestre (y no multimodal) en España⁴⁰.

Pero además el concepto de transporte multimodal de la LCTTM, recogido en el art. 67, está condicionado a que al menos, uno de los modos sea el terrestre, es decir, si el contrato de transporte prevé un tramo marítimo y uno aéreo, no es contrato de transporte multimodal a los efectos de la LCTTM.

La LCTTM adopta así un criterio “*unimodal plus*”, y en particular, un criterio “*terrestre plus*” o “*más que terrestre*”. En su virtud será contrato de transporte multimodal conforme a la LCTTM siempre que se utilice el modo terrestre y a éste se adicione otro modo de transporte: aéreo, marítimo o fluvial.

No regula por tanto cualquier clase de contrato de transporte multimodal, con independencia de los modos de transporte implicados, sino que por el contrario es requisito imprescindible que uno de sus tramos sea terrestre. Se diferencia por tanto en este punto del concepto de contrato de transporte multimodal que se caracteriza por el empleo de al menos, dos modos de transporte y por tanto, siendo indiferentes los modos de transporte implicados. Se viene así así a parcelar la multimodalidad, al regular no

³⁹ Conforme disposición adicional primera, mientras no se regule el “*contrato de transporte fluvial de mercancías*” a través de una ley especial, este contrato queda sometido a la LCTTM. Esto significa, que mientras no resulte aplicable una normativa específica al contrato de transporte fluvial, en caso de mediar un contrato de transporte multimodal con un tramo por ej. por carretera y otro por vías de navegación interna será de aplicación en cualquier caso la LCTTM. No por ello, deja de ser un contrato de transporte multimodal a los ojos del legislador, sino que a falta de regulación específica se estará a lo dispuesto, en los arts. 46 y ss (capítulo V, Responsabilidad del porteador). Así se desprende como consecuencia de lo previsto en el art. 68 LCTTM sobre el régimen jurídico para el contrato de transporte multimodal.

Para DÍAZ MORENO, A., “El transporte multimodal en la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías”, *op. cit.*, p. 325, sin embargo, un contrato de transporte multimodal con un tramo por carretera o ferroviario y otro tramo por vías de navegación interna, no sería multimodal.

En nuestra opinión, el hecho de que en la práctica quede sometido al régimen de la LCCTM, no significa por eso que conceptualmente deje de ser un supuesto de transporte multimodal. De hecho, y aunque no sea de esperar, si se aprobara una ley especial para el transporte por vías de navegación interna en España, quedaría sin efecto la disposición adicional primera de la LCTTM y habría que estar a esa ley especial, tanto si se celebra un contrato de transporte por vías de navegación interna, como si lo que media es un contrato de transporte multimodal con un tramo terrestre y otro por vías de navegación interna, en el que pueda localizarse el daño.

⁴⁰ No coincidimos con DÍAZ MORENO, A., “El transporte multimodal en la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías”, *op. cit.*, p. 326, cuando afirma que un contrato de transporte con un tramo ferroviario y otro por carretera, sí sería multimodal conforme a la LCTTM. En nuestra opinión, atendiendo a la definición de contrato de transporte multimodal recogida en el art. 67 de la LCTTM, y especialmente, cuando expresamente dice: “*A efectos de esta Ley, se denomina multimodal el contrato de transporte celebrado por el cargador y el porteador para trasladar mercancías por más de un modo de transporte, siendo uno de ellos terrestre*”. Si el legislador requiere, que al menos uno de los modos de transporte sea “*terrestre*”, el otro modo de transporte tendrá que ser distinto al “*terrestre*”. Por ende, no puede ser multimodal conforme a la LCTTM el contrato con un tramo ferroviario y otro carretera, dado que ambos tramos son terrestres.

toda combinación posible de modos de transporte, sino sólo la combinación plurimodal “*terrestre plus*”. En definitiva, estamos ante un subtipo de transporte multimodal, aquél que se caracteriza por su rasgo “*terrestre plus*”.

2.3. El concepto de “*modo de transporte*” de la LCTTM

La regulación del nuevo tipo de contrato de transporte terrestre de mercancías en conjunción con la regulación del contrato de transporte multimodal (art. 67 y ss. LCTTM) o “*terrestre plus*” adicionalmente, tiene efecto en el concepto de modo de transporte.

En este punto, y a la luz de la definición contenida en el art. 67 LCTTM, nuestro legislador parece adoptar un concepto de modo de transporte conforme a su acepción jurídica⁴¹, según el cual hay tantos modos de transporte como regímenes jurídicos los regulen.

A la contra, parece rechazar la concepción fáctica⁴². En su virtud, los modos de transporte se distinguen por particularidades y especialidades técnicas. Estas particularidades técnicas son: el “*vehículo*” como instrumento utilizado para la realización del transporte (camión, locomotora, buque, aeronave) y el “*medio*”⁴³ como

⁴¹ A favor de un criterio jurídico del término “*modo*” y del empleo de los términos “*medio*” y “*modo*” indistintamente: DÍAZ MORENO, A., “El transporte multimodal: obligaciones, derechos y responsabilidades”, *op. cit.*, p. 50; PELLÓN RIVERO, R., “El transporte multimodal internacional de mercancías (repercusiones en el transporte aéreo)”, *op. cit.*, p. 133 y 134 y; SÁNCHEZ ANDRÉS, A., “El transporte combinado de mercancías”, *op. cit.*, p. 62 y 63.

⁴² En este sentido, para MARTÍN CASTRO, M.P., *El transporte multimodal: concepto y sujetos*, *op. cit.*, p. 41 y ss., existen tanto modos como sistemas de transportes dotados de características especiales y especialidades técnicas. Entre la doctrina internacional refleja semejante parecer DE WIT, R., *Multimodal transport. Carrier liability and documentation*, *op. cit.*, p. 171. También en términos semejantes vid. GÓRRIZ LÓPEZ, C., “El contrato de transporte multimodal de mercancías: el problema normativo”, *op. cit.*, p. 193. No obstante, este mismo autor GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías (carretera, ferrocarril, marítimo, aéreo y multimodal)*, *op. cit.*, p. 33, cuando señala, que la responsabilidad del porteador se divide a razón de los diferentes modos, engloba bajo la expresión modo de transporte terrestre: dos instrumentos internacionales -COTIF y CMR- relativos al transporte ferroviario y por carretera, respectivamente.

⁴³ En nuestra opinión, conforme a la concepción fáctica la expresión “*medio de transporte*” no puede confundirse con el “*modo de transporte*”. Para nosotros, la expresión “*medio de transporte*” queda relegada exclusivamente como referencia a la vía y medio físico por el que discurre el transporte (medio terrestre, aéreo, marítimo).

Sin embargo, entre nuestra doctrina los términos medio y modo de transporte se confunden generando las más dispares conjugaciones de modos y medios de transporte. Así, ARROYO MARTÍNEZ, I., “Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte puerta a puerta”, *op. cit.*, p. 430 y 431 distingue por un lado, el agua y el aire como dos modos distintos, por otro lado, la vía terrestre se dividiría a su vez en dos modos de transporte: la carretera y el ferrocarril. De esta confusión de las vías y medios se elimina por ej. el transporte por vías de navegación interna como modo de transporte, que estaría incluido dentro del modo de transporte que discurre por mar. Utiliza indistintamente los términos modo y medio, entre otros autores también: CLAVERO TERNERO, M., “Las Reglas de Rotterdam: apunte sobre el ámbito de aplicación y las relaciones con otros convenios de transporte internacional de mercancías”, en VV.AA., *Estudios de Derecho del Comercio Internacional. Homenaje a Juan Manuel Gómez Porrúa*, Marcial Pons, Madrid, 2013, p. 235 y ss.; GÓRRIZ LÓPEZ, C., *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías (carretera, ferrocarril, marítimo, aéreo y multimodal)*, *op. cit.*, a lo largo del trabajo, por ej. en la p. 77 y ss. y; LÓPEZ RUEDA, F.C., “La consecución de un régimen uniforme para el transporte multimodal internacional: Problemas y

el entorno físico por el que discurre el transporte y se desplaza el vehículo: aire, agua y tierra⁴⁴.

Bajo esta concepción fáctica los modos de transporte son: el transporte por carretera, el transporte ferroviario, el transporte marítimo, el transporte por vías de navegación interna y el transporte aéreo⁴⁵. No se hace depender la existencia de los modos de transporte de su regulación jurídica, como sí sucede con la acepción jurídica.

Es por este motivo, que en nuestra opinión la concepción jurídica debe ser rechazada, pues la identificación de los “*modos de transporte*” se supedita a lo establecido en cada momento por el legislador, pudiendo variar además de Estado a Estado⁴⁶. Añadido este rasgo a la transcendencia internacional propia del sector del transporte de mercancías, lejos de ofrecer claridad, enturbia la tan ansiada certidumbre y previsibilidad legal⁴⁷, máxime cuando se observa que la noción de “*modo de transporte*” afecta al concepto de “*contrato de transporte multimodal*”.

Sin embargo, el concepto de “*modo de transporte*” que parece recoger nuestro legislador en la definición del contrato de transporte multimodal del art. 67 LCTTM, queda ensombrecido a la vista de lo dispuesto en el art. 70 LCTTM.

El art. 70 LCTTM contempla de manera separada el “*contrato de transporte con superposición de modos*”: una copia mejorada del art. 2 CMR.

Este contrato de transporte con superposición⁴⁸ se caracteriza en términos generales, por ser un transporte en el que se emplea un vehículo de carretera cargado de mercancías, que en parte se desarrolla por carretera y en parte se superpone sobre otro modo de transporte. Comúnmente, el trayecto por carretera se realiza en la fases iniciales y/o finales, mientras que la superposición física del vehículo de transporte por carretera se efectúa en la fase intermedia del conjunto del transporte.

De esta descripción amplia puede entreverse sus tres rasgos esenciales: la “*falta de ruptura de la (unidad de) carga*”, la “*superposición física del vehículo de carretera*

soluciones”, *I Congreso Internacional de Transporte, Los retos del transporte en el siglo XXI*, Tirant Lo Blanch, Valencia, tomo I, 2004, p. 743.

⁴⁴ También se pueden emplear en este punto las expresiones: medio aéreo, medio marítimo y medio terrestre.

⁴⁵ Los modos de transporte por carretera y por ferrocarril comparten igual medio o vía (tierra), pero emplean vehículos diferentes (camión y locomotora); el transporte marítimo y por vías de navegación interna comparten el mismo o parecido vehículo (buque, o variantes), pero circulan por diferentes medios o vías: mar y río. El transporte aéreo emplea un vehículo la aeronave y se desplaza por otro medio: el aire.

⁴⁶ El derecho o la sanción legal de un modo de transporte, es actividad a *posteriori*, que en el caso del transporte queda supeditada a la importancia económica de su regulación. De ahí, que para algunos países la regulación del transporte por vías de navegación interna carece de importancia, mientras que para otros sucede lo contrario

⁴⁷ Por ej. hasta la aprobación del Convenio de Budapest relativo al contrato de transporte de mercancías por aguas de navegación interiores, de 3 de octubre de 2000 (o CMNI) el modo de transporte por vías de navegación carecía de una normativa internacional. Por ello, hasta entonces bajo la acepción jurídica no podría ser considerado como un modo de transporte.

⁴⁸ En francés se emplea la expresión “*le transport superposé*” -vid. PUTZEYS, J., “Le droit superposé ou les paradoxes de l’article 2 C.M.R”, *ETL*, v. XXV, núm.2, 1990, p. 107 a 109- ; en italiano, “*trasporti misti o sovrapposti*” -vid. ROSELLO, C. “Tre questioni in tema di CMR: i presupposti di applicabilità della Convenzione; il regime dei trasporti misti o "sovrapposti"; la distribuzione dell’onere della prova relativa alla responsabilità del vettore”, *DM*, 54, 2002, p. 568 y ss-. En España en la última década se ha impuesto la expresión “*transporte de superposición*”. También se ha empleado la expresión transporte de “*carga rodada*”, si bien en un marco principalmente más comercial.

sobre otro vehículo de transporte”, y en consecuencia, la “pluralidad de modos de transporte” empleados en la ejecución del traslado de las mercancías, de entre los cuales al menos, uno es la carretera.

Calificado como contrato de transporte multimodal, aunque en nuestra opinión también pueda hablarse de un contrato de transporte de “carretera rodada plus”, implica un primer modo, que es la carretera y no el “modo de transporte terrestre”. De hecho, el “contrato de transporte con superposición de modos”, como reza el propio título del art. 70 LCTTM frecuentemente se desarrolla en dos modalidades: una primera, en combinación con el modo de transporte marítimo; en una segunda, en combinación con el modo de transporte ferroviario.

Así cuando el citado artículo dice: “durante su ejecución el vehículo de transporte por carretera, el remolque o el semirremolque sean transportados por un modo distinto, siempre que las mercancías no hayan sido transbordadas”, sin duda alguna ese u otro “modo distinto” es el ferroviario.

Emplea por tanto, el legislador español en el art. 70 LCTTM un concepto de “modo de transporte” distinto al previsto en el art. 67 LCTTM cuando regula el concepto del contrato de transporte multimodal⁴⁹.

En la práctica, este art. 70 LCTTM no tendrá efecto, cuando el vehículo de carretera se superponga sobre el vagón ferroviario para los transporte nacionales, dado que el régimen jurídico, tanto para la carretera, como para el ferroviario está unificado en la LCTTM.

Sólo tendrá por tanto, efecto para la segunda modalidad: cuando el vehículo por carretera se superponga sobre el buque. En este caso, se aplicará el régimen de responsabilidad de red del art. 70, en lugar de la regulación dispuesta en el art. 68 para el contrato de transporte multimodal a los efectos de la LCTTM o “terrestre plus” (o “más que terrestre”).

La discusión de la noción de “modo de transporte” pudiera parecer baladí y es cierto, que en ámbito puramente nacional no parece tener al menos de momento, consecuencias prácticas, sino sólo teóricas. Sin embargo, no creemos que deba olvidarse, que la noción de modo de transporte influye directamente al concepto de contrato de transporte multimodal. El rasgo de internacional de este sector y la unificación del contrato de transporte multimodal en ámbito internacional no debiera verse oscurecida por los derechos nacionales. No olvidemos, que conforme a la definición de transporte multimodal del art. 67 LCTTM en España un contrato de transporte con un tramo por carretera y otro ferroviario, ya no se caracteriza por el empleo de una pluralidad de modos y por tanto, no se puede calificar como contrato de transporte multimodal. Esta cuestión se resolvería, si el legislador hubiera acogido la

⁴⁹ Quizás por este motivo, DÍAZ MORENO, A., “El transporte multimodal en la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías”, *RDT*, núm. 6, 2010, p. 325, considera, que el legislador en la LCTTM no ha querido definir expresamente la expresión “modo de transporte”. De este manera, intenta no adoptar una elección entre el concepto de modo de transporte en su acepción fáctica o jurídica. En opinión del autor, del conjunto de disposiciones se desprende, que el legislador ha optado por adoptar ambas.

concepción fáctica de “*modo de transporte*” de una manera clara y rotunda al definir el contrato de transporte multimodal en el art. 67 LCTTM.