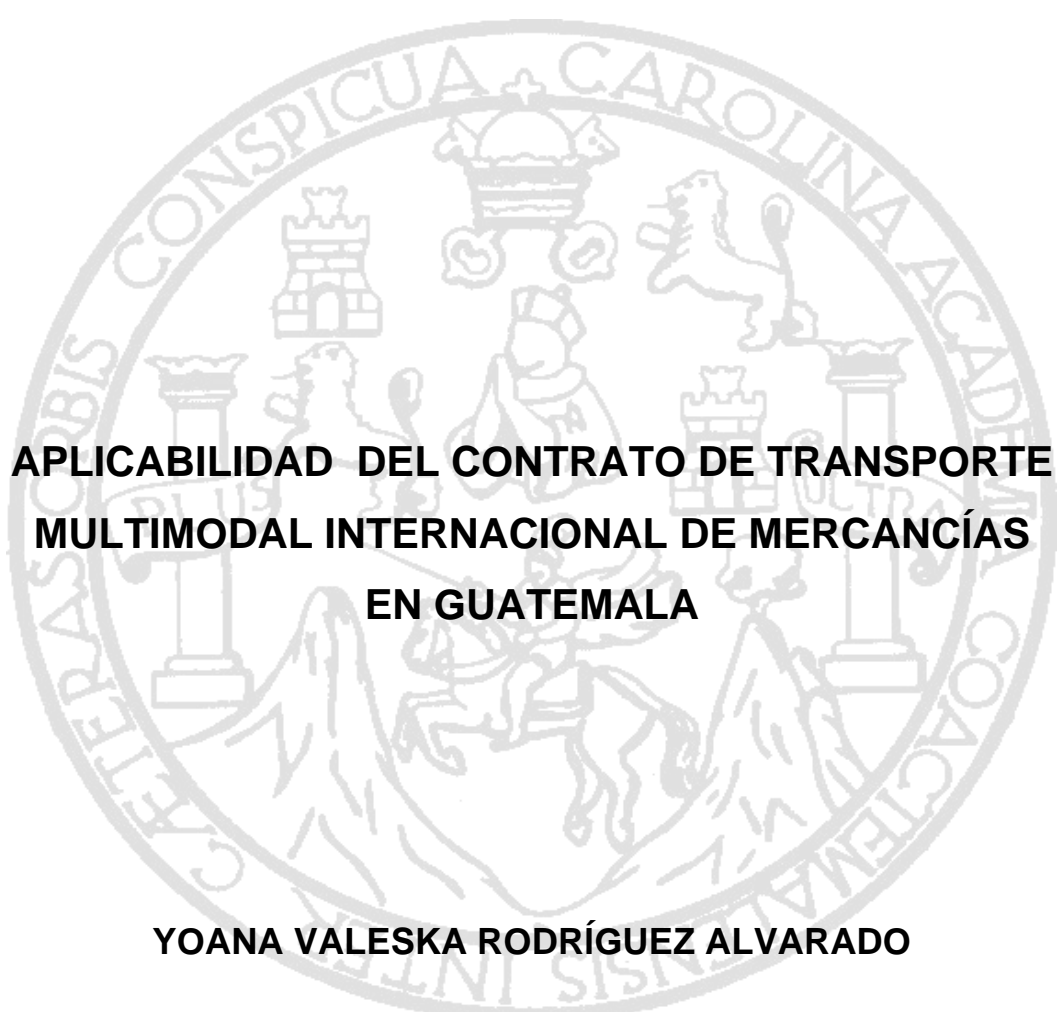


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a circular emblem. It features a central figure, likely a saint or historical figure, seated on a throne. The figure is surrounded by various symbols, including a crown, a lion, and architectural elements like columns and a castle. The Latin text "CONSPICUA CAROLINA ACADEMIA" is visible at the top of the seal, and "SACRILEGAS COACTEMALANENSIS" is visible at the bottom. The seal is rendered in a light gray color.

**APLICABILIDAD DEL CONTRATO DE TRANSPORTE  
MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS  
EN GUATEMALA**

**YOANA VALESKA RODRÍGUEZ ALVARADO**

**GUATEMALA, MARZO DE 2009**

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

**APLICABILIDAD DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL  
INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS EN GUATEMALA**

**TESIS**

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**YOANA VALESKA RODRÍGUEZ ALVARADO**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

y los títulos profesionales de

**ABOGADA Y NOTARIA**

Guatemala, marzo de 2009

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA  
DE LA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
DE LA  
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DECANO: Lic. Bonerge Amilcar Mejía Orellana  
VOCAL I: Lic. César Landelino Franco López  
VOCAL II: Lic. Gustavo Bonilla  
VOCAL III: Lic. Erick Rolando Huitz Enríquez  
VOCAL IV: Br. Marco Vinicio Villatoro López  
VOCAL V: Br. Gabriela María Santizo Mazariegos  
SECRETARIO: Lic. Avidán Ortiz Orellana

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ  
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

**Primera Fase:**

Presidente: Lic. Ronaldo Amilcar Sandoval  
Vocal: Lic. Napoleón Orozco  
Secretario: Lic. David Humberto Lemus Pivaral

**Segunda Fase:**

Presidenta: Licda. Magda Gil Barrios  
Vocal: Lic. Víctor Manuel Castro  
Secretario: Lic. Julio Roberto Echeverría

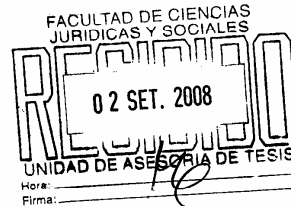
**RAZÓN:** “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis”. (Artículo 43 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).

O  
ficina J  
urídica  
Licda. R  
osa C  
orea de B  
atten



Guatemala, 01 de septiembre de 2008

Licenciado  
Carlos Manuel Castro Monroy  
Jefe de Unidad de Asesoría de Tesis  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala  
Su despacho.



Estimado Licenciado Castro:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo, a la vez referirme a la designación recaída en mi persona como Asesora de Tesis, según resolución proferida por la Unidad de Tesis a su digno cargo, de fecha veintidós de enero de dos mil ocho, de la Bachiller **YOANA VALESKA RODRIGUEZ ALVARADO**, quien elaboró el trabajo de investigación intitulado **ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS**; por tal razón previo a emitir el **DICTAMEN** correspondiente, hago la siguiente exposición:

Considero que la investigación realizada por la sustentante **YOANA VALESKA RODRÍGUEZ ALVARADO**, constituirá un valioso aporte al uso del transporte multimodal, como parte del derecho mercantil ya que aborda un tema ampliamente discutido a nivel internacional como es la comercialización de mercancías, pero de muy poco conocimiento en nuestro medio; por tal razón resulta atinada la investigación científica y técnica desarrollada, toda vez que son pocas las personas que directa o indirectamente utilizan el transporte multimodal, sin embargo por considerar que al no haberlo enfocado al transporte internacional que utilizan los comerciantes guatemaltecos, se le sugirió cambiar el nombre por el de: **APLICABILIDAD DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS EN GUATEMALA**.

En el trabajo desarrollado se hizo uso de los métodos inductivo y deductivo, la técnica de investigación documental está acorde al mismo, se revisó la redacción del trabajo; las conclusiones y recomendaciones llenan su cometido, así como la bibliografía utilizada.

Asimismo, el trabajo denota que la bachiller **YOANA VALESKA RODRIGUEZ ALVARADO**, realizó un análisis completo desde el aspecto doctrinario, la poca practica en el ámbito mercantil y la escasa normativa jurídica que al respecto existe en Guatemala.

De lo considerado anteriormente y conforme lo estipula el artículo treinta y dos (32) del Normativo para la elaboración de Tesis en la Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, deviene formular **DICTAMEN FAVORABLE** al trabajo de investigación científica descrito, en virtud de que en el mismo se observa la aplicación de técnica y la metodología adecuada (proceso inductivo y deductivo), lo cual permite comprobar en su totalidad la hipótesis formulada.

Avenida Reforma 12-01 Zona 10 Oficina 301 Torre "B"  
Tels. 23346070-23607414-23614832  
Email [rosadebatten@yahoo.com](mailto:rosadebatten@yahoo.com)  
[rosita@inteln.net.gt](mailto:rosita@inteln.net.gt)

Aprovecho la ocasión para expresarle las muestras de mi consideración y estima.



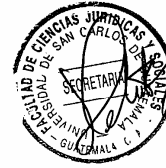
  
Linda. Rosa A. Corea Villeda de Batten  
ABOGADO Y NOTARIO

**Rosa Amelia Corea Villeda de Batten**  
**Colegiado activo 4155**

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
DE GUATEMALA



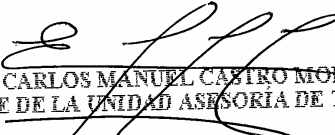
FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES  
Ciudad Universitaria, Zona 12  
Guatemala, G.A.



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES. Guatemala, tres de septiembre de de dos mil ocho.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A) OSCAR RENE ESTRADA CHEW, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante YOANA VALESKA RODRIGUEZ ALVARADO, Intitulado: "APLICABILIDAD DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS EN GUATEMALA".

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado (a) para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título de trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente debe hacer constar el contenido del Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual dice: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes".

  
LIC. CARLOS MANUEL CASTRO MONROY  
JEFE DE LA UNIDAD ASESORIA DE TESIS

cc. Unidad de Tesis  
CMCM/ragm



Licenciado  
Carlos Manuel Castro Monroy  
Jefe de Unidad de Asesoría de Tesis  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala



Estimado Licenciado:

En cumplimiento de la resolución emanada de dicha Unidad Académica, de fecha tres de septiembre de dos mil ocho, en la cual se me faculta para proceder a revisar el trabajo de tesis de la estudiante **YOANA VALESKA RODRIGUEZ ALVARADO**, intitulado **APLICABILIDAD DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS EN GUATEMALA**.

El referido trabajo, está dividido en cuatro capítulos, el primero que abarca desde los antecedentes del transporte multimodal internacional de mercancías, su naturaleza jurídica y demás elementos que lo integran; en el segundo capítulo nos refiere a las responsabilidades en que se incurre en este tipo de transporte, así como la indemnización por incumplimiento; en el tercer capítulo nos indica que no existe en nuestro ordenamiento jurídico una ley específica para regular este tipo de transporte en nuestro país, que hay que usar otras leyes con características análogas para su desarrollo, y el último capítulo aborda dicho transporte multimodal y lo compara con legislaciones de otras naciones.

Así también, dentro del presente trabajo, la Bachiller Rodríguez Alvarado, sin la existencia de mucha ilustración de leyes sobre el tema abordado, realizó un buen trabajo de investigación doctrinaria y científica, y aplica métodos de investigación para arribar a conclusiones concretas para el objeto que persigue el trabajo; el cual, por ser un transporte con escasa normativa en nuestro país, bien podría contribuir a que en el futuro se haga un enfoque más profundo sobre el mismo.

De la asesoría, se establece que el trabajo contiene contribución de forma técnica y científica para el Derecho Mercantil; en el mismo fueron aplicadas apropiadamente técnicas de investigación de carácter documental bibliográfico y en su elaboración se consultó la bibliografía precisa, se utilizó una redacción clara y sencilla, con lo que se arribó a conclusiones y recomendaciones propias y adecuadas a la investigación.

Por lo anterior, considero que el trabajo de Tesis de la Bachiller Rodríguez Alvarado, cumple y llena los requisitos estipulados en el artículo treinta y dos (32) del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, por tal motivo emito el presente **DICTAMEN FAVORABLE** para los efectos del trámite posterior.

Sin otro particular, me suscribo de usted,

  
Oscar René Estrada Chew  
Colegiado No. 3,562

5 calle 9-20, zona 1 oficina #3.  
Teléfono 2232-0727.

Oscar René Estrada Chew  
Abogado y Asesor

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, Zona 12  
Guatemala, C. A.

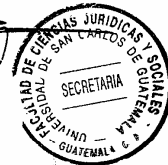


DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Guatemala, trece de febrero del año dos mil nueve.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis del (de la) estudiante YOANA VALESKA RODRÍGUEZ ALVARADO, Titulado APLICABILIDAD DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS EN GUATEMALA. Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.-

CMCM/slh





## **DEDICATORIA**

- A DIOS:** Por darme el don de la vida, permitirme ser parte de la familia donde nací y poder concluir este sueño que un día me propuse.
- A LA VIRGEN MARÍA AUXILIADORA:** Por su compañía, por ser mi fuente de inspiración y un sostén a mi vida en los momentos difíciles y en los de triunfo.
- A MIS PADRES:** Edil René Rodríguez Quezada y Alba Estela Alvarado de Rodríguez, porque gracias a su amor, apoyo, sacrificio y ejemplo durante toda mi vida he culminado los estudios; y porque este sueño cumplido, no era solamente mi sueño, también de ustedes.
- A MIS HERMANOS:** Luis René y especialmente a Astrid por su apoyo, cariño, paciencia y por ser un soporte, una compañía especial y porque siempre esta ahí cuando la necesito.
- A MIS ABUELITOS, TIOS Y PRIMOS:** Por su cariño y apoyo.
- A MIS AMIGAS DE TODA LA VIDA:** Ana Patricia Hernández Sandoval, Gabriela María Tobías Sánchez, Ana Sofía Chay Mejía, Lourdes Virginia Hernández Estrada y Marynés Letona Castro, por su apoyo incondicional, cariño y amistad.

**A MIS AMIGOS  
UNIVERSITARIOS:**

Evelin Yulisa Natareno Gómez, Adriana Lucía Robles Bermúdez, Eva Carlota González Batres, Karla Patricia Ortíz Pineda, Diana Lucía Tánchez Guzmán y Misael Torres Rodas, por su cariño, apoyo y porque compartimos juntos la experiencia universitaria desde el inicio. Especialmente a Héctor Oswaldo Samayoa Sosa, por su apoyo incondicional y ayuda brindada desde el inicio de mis estudios.

**A GUATEMALA:**

Especialmente a su pueblo, por su contribución al sostenimiento de la universidad.

**A LA UNIVERSIDAD  
DE SAN CARLOS  
DE GUATEMALA:**

Especialmente a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por haberme acogido y brindado todos los conocimientos para alcanzar una de mis grandes metas.

## ÍNDICE

	<b>Pág.</b>
Introducción .....	i
<b>CAPÍTULO I</b>	
1. El transporte multimodal internacional de mercancías .....	1
1.1. Antecedentes .....	1
1.2. Definición .....	3
1.3. Naturaleza jurídica .....	5
1.4. Características .....	6
1.4.1. Características especiales .....	7
1.5. El transporte multimodal como modalidad contractual .....	8
1.6. Sujetos que intervienen en el contrato de transporte multimodal ....	9
1.6.1. Expedidor .....	10
1.6.2. Operador de transporte multimodal (Otm) .....	10
1.6.3. Consignatario .....	13
1.6.4. Agentes .....	13
1.7. El documento de transporte multimodal .....	14
1.7.1. Generalidades .....	15
1.7.2. Definición .....	21
1.7.3. Características .....	22
1.7.4. Contenido .....	22
1.8. El contrato de transporte multimodal de mercancías en el ámbito internacional .....	25
1.8.1. Contexto internacional .....	25
1.8.2. Importancia en el comercio internacional .....	28
1.8.3. Ventajas del transporte multimodal .....	31
1.8.4. Otros contratos tradicionales de transporte .....	33
1.8.4.1. Transporte unimodal .....	33
1.8.4.2. Transporte intermodal .....	37

	<b>Pág.</b>
1.8.4.2.1. Transporte segmentado .....	38
1.8.4.2.2. Transporte combinado .....	39
1.8.4.2.3. Transporte multimodal .....	41
1.8.4.2.4. Transporte mixto .....	42
1.8.4.2.5. Transporte superpuesto .....	42
1.8.4.2.6. Transportes sucesivos .....	42
1.8.4.2.7. Transporte accesorio .....	43
1.8.5. El transporte multimodal y los Incoterms .....	43
1.9. Aplicabilidad del contrato de transporte multimodal en Guatemala .	46

## **CAPÍTULO II**

2. De la responsabilidad en el contrato de transporte multimodal .....	49
2.1. Generalidades .....	49
2.2. Régimen de responsabilidad del operador de transporte multimodal (Otm) .....	54
2.3. Período que abarca la responsabilidad del operador de transporte multimodal .....	59
2.4. Limitación a la responsabilidad del operador de transporte multimodal .....	60
2.5. La indemnización .....	63
2.6. La responsabilidad del expedidor .....	64

## **CAPÍTULO III**

3. Legislación sobre el transporte multimodal .....	67
3.1. Inexistencia de una ley que norme el transporte multimodal en la República de Guatemala .....	67
3.1.1. Constitución Política de la República de Guatemala .....	69
3.1.2. Código de Comercio, Decreto número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala .....	70
3.1.3. Ley de Transportes, Decreto número 253 del Congreso de	

	<b>Pág.</b>
la República de Guatemala .....	71
3.1.4. Ley de Tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala .....	72
3.1.5. Código aduanero uniforme centroamericano, Decreto 105-97 del Congreso de la República de Guatemala .....	72
3.2. Importancia de su regulación .....	74
3.3. Legislación internacional sobre el transporte multimodal .....	76
3.3.1. Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías .....	78
3.3.2. Las reglas de la Unctad y la Cci relativas a los documentos de transporte multimodal .....	81
 <b>CAPÍTULO IV</b> 	
4. El transporte multimodal en el derecho comparado .....	85
4.1. Brasil .....	85
4.2. Argentina .....	88
4.3. Acuerdo de transporte multimodal internacional entre los Estados parte del MERCOSUR .....	92
4.4. Acuerdo de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) .....	96
4.5. México .....	100
 CONCLUSIONES .....	 105
RECOMENDACIONES .....	107
BIBLIOGRAFÍA .....	109

## INTRODUCCIÓN

Actualmente como producto del fenómeno de la globalización, el crecimiento económico y el desarrollo de la tecnología, el transporte multimodal de mercancías ha alcanzado un uso y avance mucho más grande. Además de que el transporte cumple un rol fundamental para lograr una eficaz circulación y distribución de las mercancías. Así, cuando se utiliza más de una forma o medio de transporte se denomina Multimodal.

En tal sentido, la teoría más reciente sobre el uso del transporte multimodal nos indica que para el desarrollo y crecimiento económico de los Estados, deben darse dos condiciones mínimas: una de ellas es la de crear legislaciones apropiadas, democráticas y modernas que permitan una efectiva regulación del mismo. Además, del entendido de que por las características del mercado internacional, las regulaciones deben trascender a la armonización de acuerdos regionales. Y la segunda en referencia a las estructuras e infraestructuras. Así la teoría descrita, plantea el reto de la necesidad de crear una legislación adecuada y esta, es la que da paso a la creación de este estudio. Para Guatemala y la región Centroamericana, no existe una regulación específica y uniforme que norme el contrato de transporte multimodal, lo que representa una desventaja competitiva en el marco del tratado de libre comercio con los Estados Unidos y las más recientes directrices comerciales de la Unión Europea.

Estas legislaciones nacionales e internacionales, además, deben determinar el tema de la responsabilidad, respecto de las mercancías, que surge entre las personas que intervienen, es decir, entre el expedidor y el operador de transporte multimodal; ya que estos sujetos no cumplen con su función y responsabilidad al transportar las mercancías.

(ii)

Por lo anterior, el objetivo general de la investigación es dotar de un estudio jurídico doctrinario sobre el contrato de transporte multimodal de mercancías, para fortalecer y contribuir a su conocimiento dentro de la República de Guatemala, estableciendo la importancia del mismo a nivel mundial; así como determinar la responsabilidad que el operador de transporte multimodal asume en dicho contrato.

En cuanto al enfoque metodológico utilizado en el desarrollo de la presente investigación y para llegar a conclusiones concretas, se utilizaron el método analítico, el sintético, el inductivo, el deductivo y el comparativo. Y se utilizaron las técnicas de investigación bibliográfica, jurídica y documental.

La presente investigación consta de cuatro capítulos, los cuales desarrollan lo siguiente: el primero contiene los aspectos generales del contrato de transporte multimodal, como los antecedentes, la definición y características del mismo, los sujetos que intervienen en dicho contrato, lo referente al documento de transporte multimodal, y sus ventajas; en el segundo capítulo se desarrolla lo referente a la responsabilidad en el contrato de transporte multimodal, provenientes de la pérdida, daños o retraso en la entrega de las mercancías, así como la limitación a la misma y los diferentes criterios que existen con respecto a este tema en el ámbito internacional; el tercer capítulo contiene un análisis de la legislación que en esta materia existe a nivel internacional, y se desarrolla el tema de la inexistencia de una ley que norme esta materia en la República de Guatemala; y por último, en el capítulo cuarto se realiza un breve resumen del contenido de algunas de las leyes que en el continente americano se han creado para regular esta materia, tanto a nivel nacional como regional.

Esta investigación es una propuesta perfectible desde cualquier óptica, pero un inicio al debate sobre la regulación de este tipo de transporte en nuestro país; lo cual, como se verá en el presente estudio, es de mucha importancia en la actualidad.

## CAPÍTULO I

### 1. El transporte multimodal internacional de mercancías.

#### 1.1. Antecedentes.

En términos generales se entiende por transporte la acción y efecto de llevar cosas o personas de un lugar a otro. Así también, “el transporte es el movimiento de personas, propiedades o productos desde el punto en donde se localizan, producen o cultivan, hasta el lugar en que se consumen, distribuyen o almacenan”.<sup>1</sup>

Es por eso que el transporte desempeña un papel vital en la vida social, económica y política del mundo. La producción a gran escala y los mercados amplios son interdependientes y dependen a su vez de la distribución física de las empresas de transporte.

El transporte, por lo tanto, cumple un rol fundamental para lograr una eficaz circulación y distribución de las mercancías; y en consecuencia es primordial para el desarrollo económico de los Estados.

En la actualidad el transporte internacional de mercancías se realiza con una frecuencia cada vez mayor en su forma de puerta a puerta, lo cual entraña la utilización de más de una modalidad de transporte. Además, como se verá más

---

<sup>1</sup> Mercado H., Salvador, **Comercio internacional I, Mercadotecnia internacional –importación-exportación-**, pág. 207.



adelante, con la aparición del contenedor como instrumento hábil para el traslado de carga, surge este modo de transporte –es decir, el transporte multimodal- como una necesidad técnica que facilita dicho traslado. El término de puerta a puerta significa, que la conducción se realiza de la puerta del centro de producción o lugar de procedencia de la mercancía, a la puerta del lugar señalado por el cargador como destino. Ahora bien, “desde mediados del decenio de 1960 se ha producido un aumento exponencial del transporte en contenedores y como resultado el multimodalismo se encuentra en un momento de auge y desarrollo”.<sup>2</sup>

“La utilización de más de un modo de transporte en el comercio entre países existe desde la más remota antigüedad. Sin embargo, después de la Segunda Guerra Mundial, la necesidad de reconstruir los países devastados y de realizar máximos ahorros, así como también de maximizar la eficiencia en el transporte, llevó a imaginar novedosas soluciones en el acarreo de las mercancías. Se introducen los denominados sistemas de unitarización, paletas y contenedores, los que habrán de modificar sustancialmente todo el sistema del transporte tradicional. Aparecen nuevos tipos de buques que cambian las características de la industria marítima y de la legislación internacional”.<sup>3</sup>

Los sistemas de unitarización, consisten en un proceso de ordenar y acondicionar la mercadería o productos en sus respectivos procesos de empaque o embalaje, sobre una paleta, debidamente asegurada con esquineros, zunchos (flejes), grapas, mallas o películas envolventes de tal manera que se puedan manipular, almacenar y transportar como una sola *unidad de carga*, de forma segura.

---

<sup>2</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo –Unctad-. **Reglamentación internacional de la responsabilidad en el transporte multimodal y formulario sobre la importancia de la regulación del transporte multimodal**, pág. 2.

<sup>3</sup> Corcuera Ibáñez, Alberto y Martín Sgut, Informe final: **Transporte multimodal en sudamérica, hacia una articulación normativa de carácter regional**. FONPLATA, pág. 11.

En congruencia con lo anterior, “el cierre del canal de Suez, más tarde, completa la revolución iniciada con los sistemas de unitarización. En efecto, la idea del *punte terrestre* sostenido por los pilares que representan los grandes mares y océanos, significa universalizar la cadena del transporte simplificando la utilización de dos o más modos y adecuando los equipos de transporte a la nueva tecnología del contenedor. Este corredor o puente no es otra cosa que la combinación práctica y eficiente del modo de transporte marítimo con otro distinto, por ejemplo, el ferrocarril. Paralelamente, verdaderos cinturones carreteros en todo el mundo integran al camión con los restantes modos de transporte”.<sup>4</sup>

Y por último, el antecedente normativo más destacable es el *Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías*, aprobado en Ginebra en 1980, que se analizará más adelante y se le denominará en el desarrollo del presente trabajo Convención de Ginebra. El cual, al no alcanzar el número de ratificaciones necesarias de los Estados, no pudo entrar en vigor; sin embargo ha servido de lineamiento y de base para la creación de distintos instrumentos legislativos en varios países.

## 1.2. Definición.

El Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías lo define como: el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado, para su entrega situado en un país diferente. El mismo cuerpo normativo define al contrato de transporte multimodal, como el contrato en virtud del cual un operador de transporte multimodal se

---

<sup>4</sup> **Ibid.**

compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías.

En el documento de las reglas aplicables a los documentos de transporte multimodal creadas por el Comité de las Naciones Unidas para el Comercio, la Asistencia y el Desarrollo (UNCTAD) y por la Cámara de Comercio Internacional (Cci) en 1991, -denominadas en adelante reglas de la Unctad/Cci-, se define al contrato de transporte multimodal como: un contrato único para el transporte de mercancías por dos modos de transporte por lo menos.

El transporte multimodal no puede ser definido como una sumatoria de las diferentes y tradicionales formas de transporte (aéreo, marítimo, ferroviario y por carretera), sino que como una nueva modalidad de transporte diferente. Es decir una forma de transporte que, en virtud de sus propias características, se coloca en el mismo plano de las otras, constituyendo una categoría nueva, diferente y autónoma, que, por consiguiente, precisa un régimen propio y específico.

“Por transporte multimodal se debe entender aquel particular tipo de transporte que se ejecuta en virtud de un único contrato y se realiza por lo menos con dos modalidades de locomoción diferentes, ninguna funcionalmente subordinada a otra, por obra de un sujeto, el operador de transporte multimodal (Otm), que generalmente (pero no siempre) recurre, para realizar los diferentes trayectos del recorrido, a uno o más (sub) agentes”.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Silingardi, Gabriele y Antón Giulio Lana, **El transporte multimodal**, pág. 26.

Citando a Carlos Christiansen, quien denomina transporte multimodal: “al movimiento de cargas entre su origen y destino final implicando la utilización de diferentes modos de transporte, como por ejemplo, autopistas, marítimo y ferroviario”.<sup>6</sup>

Para concluir, y sobre la base de las anteriores definiciones, se puede establecer que el transporte multimodal es un tipo especial de transporte –utilizado en el ámbito internacional- por medio del cual se trasladan mercancías de un lugar a otro, por dos o más modos de transporte, en virtud de un solo contrato y a cargo de un sujeto denominado operador de transporte multimodal.

### 1.3. Naturaleza jurídica.

El contrato de transporte multimodal se ubica dentro de la rama del derecho privado, ya que es un contrato mercantil; y aunque no se encuentra tipificado expresamente dentro del código de comercio guatemalteco, es una modalidad especial del contrato de transporte en él regulado.

Además dentro de la ley de transporte, Decreto número 253 del Congreso de la República, se clasifica a los transportes en los siguientes grupos:

- Transportes urbanos.
- Transportes extraurbanos.
- Transportes internacionales.

Al darse como fenómeno de tráfico comercial internacional, la voluntad de la parte que presta el servicio de transporte –en este caso el operador de transporte

---

<sup>6</sup> Corcuera y Sgut, **Ob. Cit.**, pág. 12.

multimodal- se sujeta a las previsiones que le imponen leyes de carácter público, no modificables por la autonomía de la voluntad. Y este tipo de transporte en particular, se sujeta además a normas de carácter internacional, por su función dentro del ámbito del comercio internacional de mercancías.

#### 1.4. Características.

En cuanto a sus caracteres, presenta los siguientes:

- *Consensual*: ya que se perfecciona por el puro consentimiento sin que sea necesario entregar las mercancías. Aunque en la práctica, la entrega de las mercancías que han de ser transportadas, suele hacerse al tiempo de concluir el contrato, dicha entrega es esencial en la fase ejecutiva del mismo, no en la fase formativa.

- *Oneroso*: porque se estipulan provechos y gravámenes recíprocos.

- *Bilateral*: pues cada una de las partes contratantes se obliga recíprocamente. Ambas partes tienen derechos y obligaciones.

- *Principal*: ya que subsiste por sí mismo con independencia de cualquier otro contrato.

- *De adhesión*: porque las condiciones que regulan el transporte son establecidas, por lo general, por el operador de transporte multimodal, quedando perfecto cuando el usuario (expedidor) acepta las condiciones impuestas. Regularmente están impresos

en formularios uniformes, como se advertirá más adelante con el llamado documento Fiata.

#### 1.4.1. Características especiales:

De las definiciones citadas anteriormente se evidencia claramente que los elementos característicos especialísimos del transporte multimodal son los siguientes:

1. *La pluralidad de formas de transporte.*

Esto significa que pueden utilizarse para el traslado de la mercancía: el transporte aéreo, marítimo, ferroviario, por carretera o fluvial; y hay que tener presente que debe utilizarse por lo menos dos formas de locomoción, para que dicho transporte se encuentre contenido dentro de esta modalidad.

2. *La unicidad del contrato respectivo.*

Para que se dé el transporte multimodal es necesario que el traslado de la mercancía sea acordado como objeto de un único contrato. Así mismo, es indispensable que desde un comienzo, dentro del contrato, se contemple el recurso a diferentes medios de locomoción.

Además de los elementos característicos anteriores, es preciso establecer y realizar la siguiente interrogante, para identificar de una manera más exacta y clara la figura del transporte multimodal, es decir si es necesaria también la intervención de una pluralidad de agentes o de solamente un operador de transporte multimodal.

En este sentido, de la praxis mercantil y de las definiciones acogidas en la Convención de Ginebra de 1980 y en las reglas de la UNCTAD y la Cci, se determina que la presencia de una pluralidad de agentes no constituye un elemento necesario, puesto que es perfectamente posible que se presente un transporte multimodal realizado por completo únicamente por el operador de transporte multimodal.

Es entonces, la multiplicidad de formas de transporte y la unicidad del contrato, lo que define al transporte multimodal, siendo indiferente si el transporte se realiza directa y exclusivamente por el operador de transporte multimodal o si éste recurre a uno o más agentes, para uno o varios de los trayectos del recorrido.

#### 1.5. El transporte multimodal como modalidad contractual.

“En el desarrollo de las nuevas tecnologías la relación contractual entre el dueño de la carga y los distintos modos de transporte intervinientes tuvo, tradicionalmente, la siguiente configuración”:<sup>7</sup>

$$(C - T1) + (C - T2) + (C - T3)$$

Donde: C = cargador

T1 = transportador unimodal: carretero

T2 = transportador unimodal: marítimo

T3 = transportador unimodal: ferroviario

Esto muestra los sucesivos contratos de transporte unimodales para llevar la mercadería desde el punto de origen hasta el de destino.

---

<sup>7</sup> Ravina, Arturo y Héctor Zucchi, **Régimen del transporte multimodal**, pág. 82.

El cargador, entonces, debe ser parte de tres contratos, aunque en la práctica no se asuma tal carácter. En razón de la intervención de un forwarder quien actuará como su mandatario o agente para organizar el transporte y formalizar, en nombre de aquel, los respectivos contratos.

En cambio, el contrato de transporte multimodal, se configura del siguiente modo:

$$(C - OTM) = (OTM - T1) + (OTM - T2) + (OTM - T3)$$

Donde: C = cargador

OTM = operador de transporte multimodal

T = los respectivos transportes unimodales

En consecuencia, existe un solo contrato celebrado entre el cargador y el operador de transporte multimodal; siendo éste último, como se vera más adelante, el que asume por cuenta y riesgo propio el transporte de la totalidad de la cadena que une los diferentes modos y la entrega en destino de la mercadería al consignatario indicado. A este efecto, será él quien celebre los sucesivos contratos de transporte unimodal.

#### 1.6. Sujetos que intervienen en el contrato de transporte multimodal.

Dentro del contrato analizado en la presente investigación intervienen: el expedidor, el operador de transporte multimodal, el consignatario, y eventualmente los agentes; los cuales se desarrollan a partir de la siguiente página.



### 1.6.1. Expedidor:

También se le conoce con el nombre de *cargador, remitente o consignante*; y de conformidad con el Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías –en su Artículo uno, numeral cinco-, por expedidor se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal, o toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al operador de transporte multimodal en relación con el contrato de transporte multimodal. Así mismo, en las reglas de la Unctad y la Cci relativas a los documentos de transporte multimodal, se establece que por expedidor se entiende la persona que celebra el contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal. Es decir, en términos sencillos, el expedidor es la persona que celebra el contrato y entrega las mercancías al operador de transporte multimodal.

Es por eso que el expedidor no debe confundirse con la figura del operador del transporte multimodal, ya que éste último, como se verá más adelante, se obliga a realizar o a hacer realizar la transferencia de la mercancía, asumiendo la responsabilidad directa de todo el transporte.

### 1.6.2. Operador de transporte multimodal (Otm):

En esta moderna modalidad de transporte internacional aparece un nuevo sujeto, que el Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, denomina operador de transporte multimodal; y a quien se le denominará en adelante Otm. En ese texto legal se le define como toda persona que,

por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los portadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

“Esta definición ha sido fuente de críticas, por parte de la doctrina. Sin embargo, por lo menos pone en claro las dos características constitutivas de la figura que nos ocupa y que se han delineado en la praxis, es decir: 1º la celebración de un contrato de transporte multimodal; y 2º la asunción de la responsabilidad por el cumplimiento del contrato”<sup>8</sup>. Tema que será desarrollado más adelante.

La definición establecida en las reglas de la Unctad y la Cci es más simple, ya que lo define como: la persona que celebra un contrato de transporte multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de porteador. Esto significa que el Operador de Transporte Multimodal (Otm) puede ser una persona física o jurídica. Es importante destacar el adecuado nivel organizativo que debe poseer el Otm en lo atinente a patrimonio, equipos, comunicaciones, buen nombre en los mercados internacionales y vínculos idóneos con aquellos con quienes subcontratará para cumplir con su obligación que consiste en asumir la responsabilidad por el cumplimiento del contrato ante su contraparte, el expedidor de carga.

El operador de transporte multimodal es un empresario que asume la responsabilidad en forma directa y personal por la custodia de las mercancías entregadas y el transporte efectivo que se realiza a través de los diferentes modos. Éste debe organizar su propia cadena de transporte de tal manera que pueda controlarlo por completo, eligiendo de esta forma los modos de transporte y

---

<sup>8</sup> Silingardi, y Giulio Lana, **Ob. Cit.**, pág. 34.

combinaciones óptimas para que la suma de los costos, más sus honorarios ofrezcan un precio adecuado al usuario.

Se ha difundido en la práctica de los tráficos comerciales una figura de operador de transporte que –ya sea que realice por sí mismo una parte y confíe el resto a otros agentes, o que no realice personalmente ni siquiera una parte del transporte- asume en todo caso y por completo la responsabilidad ante el cargador.

Es por eso que, “independientemente de que el Otm posea o no los medios de transporte, éste deberá ser capaz de ofertar servicios globales que incluyan tanto el transporte y las maniobras, así como el almacenamiento de las mercancías en condiciones óptimas de eficiencia y precio. Deberá atender con eficacia y seguridad las necesidades específicas de las empresas y sus mercancías objeto de comercio exterior, coadyuvando por ende, a la mejora de la logística del transporte de éstas”.<sup>9</sup>

En algunas legislaciones se ha establecido que para que el Otm pueda ejercer sus actividades, es indispensable que esté inscrito en un registro especial, con la finalidad de verificar que éste cumpla con los requisitos establecidos en la ley y darle certeza jurídica a los usuarios de los respectivos servicios. Sin embargo como se dejará claro más adelante, en Guatemala no existe una legislación que regule esta actividad y por lo tanto, tampoco hay un registro que cumpla con la inscripción de estos sujetos .

Por último, “el operador de transporte multimodal se hace cargo de toda una serie de actividades altamente técnicas y especializadas (como, por ejemplo: la carga, descargue y transbordo de las mercancías con equipos especiales; el aseguramiento

---

<sup>9</sup> Araujo Ibarra, Consultores en negocios internacionales, <http://portal.araujoibarra.com/biblioteca-y-articulos/logistica-global/caracteristicas-del-transporte-multimodal> (4 de septiembre de 2007).

de las mismas; los trámites de aduana, administrativos y fiscales, etc.) que van acompañadas de un amplio y complejo papel de coordinación de todos los sujetos que cooperan en la realización del transporte (expedidores, agentes, bancos, bodegas, etc.)”.<sup>10</sup>

#### 1.6.3. Consignatario:

El consignatario, definido en el convenio sobre transporte multimodal, como la persona autorizada para recibir las mercancías. Y las reglas de la Unctad y la Cci, agregan a la anterior definición, que dicho sujeto recibe las respectivas mercancías del operador de transporte multimodal.

#### 1.6.4. Agentes:

Anteriormente se estableció que el operador de transporte multimodal puede realizar por sí mismo una parte del transporte y confiar el resto a otros agentes. Es por eso que, el Otm recurre, para el cumplimiento de su obligación, a la colaboración de uno o más agentes unimodales. Además, como la actividad es eminentemente internacional, esto implica que el Otm debe tener una red de agentes, encargada de la dirección operativa de sus actividades en las rutas atendidas.

Así mismo, “es preciso distinguir la hipótesis en que el objeto del transporte multimodal permanece invariado durante cualquier fase de la ejecución del transporte, de la hipótesis en que el operador de transporte multimodal recoge de los diferentes

---

<sup>10</sup> Silingardi y Giulio Lana, **Ob. Cit.**, pág. 33.

remitentes la mercancía y se ocupa de cargarla en uno o más contenedores: se trata de la así llamada uniformación de las cargas”.<sup>11</sup>

En el primer caso el remitente celebrará un contrato de transporte multimodal con el otm y éste celebrará con el agente o los agentes unimodales uno o más contratos de subtransporte en relación con los diferentes trayectos de que se compone la transferencia de la mercancía y teniendo en cuenta la fase que, eventualmente, éste realizará directamente.

Por el contrario, en el segundo caso, puesto que el objeto del transporte es diferente, se deben distinguir fases a las que corresponden dos relaciones jurídicas autónomas: una relación entre remitente y otm, a la que corresponde el contrato de transporte multimodal, que tiene por objeto la mercancía; y una relación entre el otm y el agente Unimodal, que tiene por objeto el contenedor y, por tanto, no constituye un contrato de sub-transporte sino un contrato de transporte separado y autónomo.

#### 1.7. El documento de transporte multimodal.

El análisis del documento de transporte multimodal es muy importante para una mejor comprensión del contrato en cuestión, ya que en éste deben fijarse las cláusulas del mismo y así, asegurar una eficaz ejecución del transporte. Para lo cual, a continuación se estudiará en forma completa:

---

<sup>11</sup> **Ibid.**, pág. 41.

### 1.7.1. Generalidades:

La importancia de instrumentar el contrato de transporte multimodal en un documento de transporte multimodal, es que en este último constarían todos los datos que permitirían configurar adecuadamente el contrato y fijarían los principales derechos y obligaciones de las partes que intervienen en el mismo.

“La documentación en el transporte internacional de mercancías es uno de los aspectos que genera más conflictos en las empresas importadoras y exportadoras debido a la gran cantidad de documentos que existen y a sus características propias, a las exigencias reglamentarias de los diferentes países y a la necesidad de utilizar varios medios de transporte, lo cual genera problemas para identificar cuáles son necesarios en cada momento”.<sup>12</sup> A la hora de hablar del contrato de transporte y sus documentos, cada modalidad (marítima, terrestre por carretera, terrestre por ferrocarril, aérea y multimodal) está regulada por unos documentos específicos que son imprescindibles y que, a su vez, están regidos por diversos convenios internacionales.

Cada una de estas modalidades de transporte serán examinadas en forma sintética posteriormente, ya que la figura a analizar en esta parte son los documentos de transporte, en especial el documento de transporte multimodal. Para lo cual es importante dar una breve explicación sobre los demás documentos utilizados en el mercado internacional del transporte, dependiendo de la modalidad de que se trate, para concluir con el documento en cuestión.

---

<sup>12</sup> Sara, Natalia, **Productos con transporte**, pág. 100.

Los documentos que se utilizan con mayor frecuencia son los que se enuncian en la siguiente tabla:

Tipo de transporte	Documento	Convenio internacional
Transporte marítimo	Conocimiento de embarque (Bill of lading)	Convenio de Bruselas de 1924
Transporte por carretera	Carta de porte CMR	Convenio CMR de Ginebra de 1956
Transporte por ferrocarril	Carta de porte CIM	Convención COTIF-CIM 1980
Transporte aéreo	Conocimiento aéreo (Air way bill)	Convenio de Varsovia de 1929 y protocolos posteriores
Transporte multimodal	Conocimiento de embarque multimodal FIATA (FIATA bill of lading)	Convenio de Ginebra de 1980 -no vigente-

Fuente: Sara, Natalia, **Productos con transporte**, pág. 101.

Estos cinco documentos son la única manera de garantizar las condiciones del servicio de transporte, en función de las diferentes nacionalidades y, en consecuencia, de las normativas de los sujetos implicados. Todos tienen una serie de características comunes como son el indicar a las personas que intervienen en el transporte y las condiciones en las que éste se lleva a cabo, incluir el remitente, el destinatario, el transportista, los puntos de carga y descarga de la mercancía, su descripción, las fechas de ejecución, la forma de pago, etc.

“Sin embargo, dos de los anteriores documentos poseen una característica diferenciadora del resto, al constituir por sí mismos, además de una prueba del contrato de transporte y de recepción de las mercancías por el porteador, un *documento titulo valor*, lo que hace que sean tratados de una manera diferente dentro de la operativa del comercio exterior. Se trata del Bill of lading y del FIATA bill of lading. Estos documentos constituyen un título valor de la propiedad de la mercancía que permite al tenedor reclamar su entrega en las condiciones recogidas”.<sup>13</sup>

Estos documentos son emitidos en varios originales y entregados al cargador, cuyo objetivo es evitar los problemas derivados de una posible pérdida o extravío. Cualquiera de ellos puede ser utilizado para obtener la mercancía, por ello, a quien los posea le acredita como propietario de la misma y puede cederla a terceros o utilizarla como garantía para obtener préstamos, créditos o anticipos.

Ahora, entrando al análisis del documento de transporte multimodal; el documento más significativo en esta materia, es el Fiata multimodal transport bill of lading (Fbl), es decir el conocimiento de embarque multimodal FIATA, el cual en la praxis ha obtenido tan amplia difusión como indudable reconocimiento internacional, también por parte de la cámara de comercio internacional. Este documento es elaborado por la federación internacional de asociaciones de transitorios y asimilados (FIATA), la cual es una organización no gubernamental que representa en la actualidad a una industria que cubre aproximadamente 40,000 firmas de envío y logística. También es un ente consultivo del consejo económico social de las Naciones Unidas –Ecosoc- y de la conferencia de las Naciones Unidas sobre el comercio y el desarrollo –Unctad-. Además entre sus objetivos principales se encuentran: 1º Representar y proteger los intereses de la industria como consejeros o expertos en las reuniones de cuerpos internacionales que tratan temas relativos al transporte. Y 2º mejorar la calidad de los

---

<sup>13</sup> **Ibid.**, pág. 102.



servicios dados por transportistas, desarrollando y promoviendo documentos uniformes, entre otros.

Desde la primera versión del documento de transporte multimodal, que se remonta a los años 70, ha sido objeto de diferentes modificaciones en el curso de los años; dirigidas a uniformarlo con las variaciones introducidas por los textos internacionales y, por otra parte, a hacerlo más acorde con las necesidades de los tráficos internacionales.

La nueva versión de este documento es bastante reciente, ya que el texto fue hecho público en enero de 1994 y fue redactado de acuerdo con las reglas Unctad/Cci, las que serán analizadas en el capítulo correspondiente.

Como se dejó claro anteriormente, en esta modalidad se emplean diferentes medios de transporte unificados en un solo documento, que se formaliza como un único contrato de transporte y es emitido por el operador de transporte multimodal. Sin embargo, sólo aquellos transitorios –que son los operadores de transporte multimodal- asociados a FIATA están capacitados para expedirlos.

El transitorio puede definirse como: “la persona física o jurídica que en nombre propio, por cuenta ajena y con ánimo de lucro, organiza, contrata y hace ejecutar todas las operaciones necesarias para realizar transporte internacional de mercancías por cualquier medio de transporte y demás servicios complementarios”.<sup>14</sup> Por lo tanto, en esta modalidad de transporte debe tomarse la figura del transitorio, como el operador de transporte multimodal.

---

<sup>14</sup> Instituto Español de Comercio Exterior, **Manual 7: Transporte y logística**, Aprendiendo a exportar; [http://www.aprendiendoaexportar.com/FicherosEstaticos/auto/0307/07\\_27982\\_.pdf](http://www.aprendiendoaexportar.com/FicherosEstaticos/auto/0307/07_27982_.pdf).

La nueva versión acoge el sistema unitario de reglamentación de la responsabilidad; sistema que será desarrollado en el capítulo referente a la responsabilidad en el contrato de transporte multimodal.

El Fiata multimodal transport bill of lading (Fbl), puede ser emitido tanto en forma negociable como en forma no negociable y las indicaciones de la póliza constituyen prueba del recibo por parte del Otm de la mercancía tal como se encuentra descrita.

Son cinco los documentos FIATA:

1. “El FCR: (forwarding agent certificate receipt)

Es el certificado que indica que el transitorio ha recibido la mercancía del cargador para ser transportada y nunca es objeto de negociación.

2. El FCT: (forwarding agent certificate transport)

Es el contrato de transporte internacional entre el transitorio y el cargador y, por tanto, designa las partes contratantes, la carga a transportar, su itinerario y precio. El transitorio entrega el documento al cargador y éste, a su vez, al destinatario. Hay que tener en cuenta que puede emitirse con la cláusula *a la orden*, lo que supone un título de propiedad de la mercancía que puede ser objeto de negociación por parte de quien lo posea.

3. El FBL: (forwarding agent bill of lading)

Es la modalidad de contrato que se aplica cuando el medio de transporte principal es por vía marítima y sus características son similares al FCT.

#### 4. El FWR: (forwarding agent warrant receipt)

Es el documento que acredita que se ha entregado al transitorio la mercancía por parte del cargador con el fin de que permanezca depositada en los almacenes. Si se emite a *la orden* puede ser objeto de negociación.

#### 5. El SDT: (declaration dangerous transport)

Consiste en la declaración realizada por el transitorio en el transporte internacional multimodal de mercancías peligrosas, cuando estas cumplen todas las medidas de seguridad establecidas por los convenios internacionales. Se reconoce recibir la carga correctamente y el transitorio asume toda la responsabilidad de lo que pueda ocurrir durante su transporte".<sup>15</sup>

Por último, las condiciones generales establecidas en el documento Fiata retoman las reglas Unctad/Cci, y estas últimas están profundamente inspiradas en la Convención de Ginebra de 1980. Es por eso que puede observarse que el nuevo texto de las condiciones Fiata reflejan el régimen establecido por la convención de ginebra de transporte multimodal.

Esto resulta ampliamente positivo, puesto que si, como se considera probable, las nuevas condiciones Fiata tendrán una amplia difusión en la praxis de los tráficos comerciales, es fácil imaginar que la adopción a escala mundial de este nuevo régimen y, en particular, del sistema uniforme de reglamentación de la responsabilidad del operador de transporte, terminará por acercar a los agentes y los expedidores a este nuevo sistema y, en definitiva, facilitará la misma entrada en vigor de la Convención de Ginebra.

---

<sup>15</sup> Sara, **Ob. Cit.**, pág. 105.

### 1.7.2. Definición:

Para el Convenio de Ginebra, por documento de transporte multimodal se entiende el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato.

Así mismo, en las reglas de la Unctad y la Cci se establece que documento de transporte multimodal es el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y que puede ser sustituido, si así lo autoriza la ley aplicable, por mensajes de intercambio electrónico de datos y ser emitido: en forma negociable o en forma no negociable con expresión del nombre del consignatario.

Con respecto a lo último, es decir, que puede ser sustituido por mensajes de intercambio electrónico de datos, la periodista Natalia Sara expresa lo siguiente: “en los últimos años se está asistiendo a una revolución en el envío de documentos mediante la transmisión electrónica con sistemas EDI o similares. Así mismo, la misma autora, citando a Juan José Enríquez de Dios (doctor ingeniero naval y profesor de transporte internacional), indica que cuando existe acuerdo de las partes en dicha forma de transmisión se le suele adjudicar validez jurídica plena. Agrega que, en España, se va desarrollando la aplicación de estos sistemas poco a poco y su implantación es más acusada sobre todo en el sector ferroviario, con el denominado Docimel, que viene a sustituir al documento de la carta de porte ferroviaria”.<sup>16</sup>

Concluyendo, puede establecerse que el documento de transporte multimodal, como su nombre lo indica, es la prueba escrita en donde consta el acuerdo de dicho

---

<sup>16</sup> **Ibid.**, pág. 101.

transporte entre cualquier persona que contrata los servicios y el operador de transporte multimodal, en el cual, consta que éste último recibió las mercancías, así mismo, se compromete a entregarlas a una persona determinada; y que además, puede emitirse en forma negociable y no negociable.

### 1.7.3. Características:

Entre los rasgos característicos del documento de transporte multimodal, se encuentran:

- Constituye la prueba del contrato de transporte multimodal.
  
- Constituye la prueba del recibo por parte del operador de transporte multimodal, de la mercancía.
  
- Contiene la enumeración de las condiciones en que se contrata dicho transporte.
  
- Pueden ser emitidos tanto en forma negociable como en forma no negociable.

### 1.7.4. Contenido:

El nuevo texto del fiata multimodal transport bill of lading, contiene:

1º. "Normas sobre el ámbito de aplicación de las condiciones de la póliza y sobre las obligaciones asumidas por el Operador de transporte multimodal.

2º. Disposiciones sobre el valor probatorio del documento.

3º. Disposiciones relativas a las obligaciones del expedidor, así como relativas a la responsabilidad del operador de transporte multimodal y sus correspondientes limitaciones o términos.

4º. Disposiciones varias sobre cláusulas Paramount, es decir, que reglas internacionales prevalecen.

5º. Aplicabilidad de las condiciones a las acciones por responsabilidad aquiliana, es decir, a los agentes y dependientes del operador de transporte multimodal.

6º. Por último, normas sobre la prescripción, invalidez parcial de las condiciones y sobre la jurisdicción y legislación aplicable".<sup>17</sup>

Sin embargo, en todo documento de transporte multimodal deberán constar los siguientes datos, según el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal:

- a. La naturaleza general de las mercancías y en general todos los datos importantes que sirvan para identificarlas.
- b. El estado aparente de las mercancías.
- c. El nombre y el establecimiento principal del operador de transporte multimodal.
- d. El nombre del expedidor.
- e. El nombre del consignatario.

---

<sup>17</sup> Silingardi y Giulio Lana, **Ob. Cit.**, pág.75.

- f. El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia.
- g. El lugar de entrega de las mercancías.
- h. La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega.
- i. Una declaración de si el documento es negociable o no negociable.
- j. El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal.
- k. La firma del operador de transporte multimodal.
- l. El flete correspondiente a cada modo de transporte.
- m. El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de trasbordo previstos.
- n. Otros datos que las partes convengan en incluir.

Pero como se dejará claro más adelante, este Convenio internacional no ha entrado en vigencia. Sin embargo, sirve como modelo para la creación de estos documentos.

Además, con respecto al contenido de estos documentos, las reglas de Unctad y la Cci, establecen que los datos contenidos en el documento de transporte multimodal establecerán la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías tal como aparecen descritas en esos datos, a menos que se haya incluido en el texto impreso del documento o se haya añadido de otra manera a éste una indicación en contrario, como peso, naturaleza y número declarados por el cargador, contenedor llenado por el cargador u otras expresiones análogas.

## 1.8. El contrato de transporte multimodal de mercancías en el ámbito internacional.

Como se ha establecido anteriormente, el transporte multimodal es utilizado a nivel internacional, por lo cual es necesario hacer una breve explicación de la situación del mismo en el contexto mundial, la importancia que éste asume en el comercio internacional, así como las ventajas del mismo.

### 1.8.1. Contexto Internacional.

“Sobre los antecedentes históricos de la disciplina, tenemos que ésta es muy antigua, el multimodalismo no es una actividad que podamos llamar moderna, sin embargo está en un momento de auge, y ello es así, pues ha ocurrido que con el uso masificado de los contenedores a partir de los últimos 20 años, las operaciones de transporte multimodal han crecido geométricamente; crecimiento que sin lugar a dudas se consolidará aún más en los próximos años, con una mayor presencia de megacarriers (supertransportistas) y operadores de transporte asociados en alianzas, consorcios o pools, los que involucrados en el transporte multimodal, explotan buques portacontenedores de cuarta y quinta generación -a los que se sumarán los buques denominados *Coloso*-, y manejan economías de escala que redundan en beneficio de los usuarios”.<sup>18</sup>

En la actualidad, la mayor parte de los envíos, sobre todo por vía marítima y aérea necesitarán del empleo de varios medios de transporte, ya que normalmente se tendrá que emplear el transporte por carretera para llevar las mercancías hasta puertos y aeropuertos.

---

<sup>18</sup> Pejovés Macedo, José Antonio, **La armonización de la normativa sobre transporte multimodal en los países participantes en la iniciativa para la integración de la infraestructura regional sudamericana (iirsa)**, pág. 2.



La presencia del operador de transporte multimodal (OTM), que al emitir un solo documento, asume la responsabilidad para acarrear la carga del lugar de origen al de destino, configura una presencia facilitadora del transporte que contribuye a agilizar la distribución de la carga y a abaratar costos, situación que necesariamente obliga a que el Otm sea un empresario con solvencia financiera, a efecto de evitar que los usuarios asuman riesgos económicos frente a “empresas de papel” muchas veces insolventes. Actualmente el transitario o *freight forwarder* que desee intervenir en transporte multimodal, deberá asumir gestiones y satisfacer necesidades de logística cada vez más sofisticadas.

Al respecto, la logística es la disciplina que intenta formular rigurosamente la lógica de una actividad, la regulación de los flujos físicos de mercaderías. La logística se halla intrínsecamente unida a la circulación física de las mercancías, ya que es la que controla la información del movimiento de las mismas y sirve para optimizar todas las gestiones que conducen a entregar una carga.

El transporte multimodal resulta, por lo tanto, de la combinación de operaciones adecuadas de logística y transporte, con una responsabilidad cubriendo toda la operación de transporte de puerta a puerta. Se caracteriza porque constituye a la vez un servicio a los usuarios, una actividad comercial nacional y una actividad de ámbito internacional. Esto plantea grandes desafíos: el uso de tecnologías y prácticas comerciales modernas para lo cual una cooperación entre países desarrollados y los países no desarrollados podría contribuir efectivamente al desarrollo del transporte multimodal; y una necesidad de armonización del marco legal requerido para las operaciones de transporte multimodal.

En un futuro inmediato, y mientras más se expandan las operaciones de transporte multimodal, se difundirá el uso del documento único de puerta a puerta o documento

de transporte multimodal (DTM) y se emplearán con mayor frecuencia *Incoterms* estrechamente vinculados con dicha prestación de servicios.

Ahora, respecto a nuestro ámbito geográfico más cercano, es decir, al ámbito centroamericano, el proceso de globalización de la economía centroamericana hace del transporte multimodal un área fundamental y estratégica no solo en las operaciones de una empresa que desee desarrollarse en forma rentable globalizando su producción y reduciendo sus costos, sino para la región en general.

Sin embargo, a criterio de la Unctad, “muchos países en desarrollo –entre ellos países centroamericanos- no aprovechan las ventajas del transporte multimodal. A causa del alto riesgo relacionado con el tramo terrestre de la conducción de las mercancías y de la falta de un marco jurídico apropiado para ese tipo de transporte, los portadores internacionales no suelen ofrecer un contrato único que abarque toda la operación de transporte desde el punto de origen hasta el de destino y con arreglo al cual el porteador asuma la responsabilidad durante toda la operación. Otros obstáculos importantes al transporte multimodal y la contenedorización en muchos países en desarrollo son, en particular, las inspecciones físicas de la carga por el servicio de aduanas u otras autoridades, que requieren operaciones adicionales de vaciado y llenado de contenedores en el puerto o en el paso fronterizo. Los desequilibrios del comercio contenedorizado, la mala infraestructura de carreteras, los largos trámites en la frontera, el régimen aduanero inadecuado aplicable al contenedor mismo y la inseguridad relacionada con los movimientos terrestres de los contenedores se suman a los costos y los riesgos que entraña el tramo terrestre del transporte multimodal”<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo, **La facilitación del comercio y del transporte: Creación de un entorno seguro y eficiente para el comercio**, pág. 5.

Y por último, cabe resaltar que el eficiente funcionamiento de la cadena multimodal requiere la existencia y el desarrollo de la infraestructura y tecnología adecuadas, bases sobre las que se sustenta el flujo material de esta cadena, es decir: instalaciones portuarias, centros terrestres, equipamiento de manipulación de contenedores, medios de transporte especializados y otros elementos de apoyo logístico imprescindibles para realizar las operaciones con garantía y seguridad.

#### 1.8.2. Importancia en el comercio internacional.

Uno de los aspectos en que radica la importancia de esta nueva modalidad, es que esta forma de transporte permite, entre otras cosas, responder a la necesidad de dirigirse a un único operador de transporte que se ocupa de toda la operación de transferencia de la mercadería. En efecto, el cargador, en lugar de dirigirse a tantos agentes como son los trayectos (con la consiguiente necesidad de celebrar una pluralidad de contratos), prefiere dirigirse a un solo operador con el cual celebrará un solo contrato para la totalidad del transporte.

Además, como se dejó claro con anterioridad, el transporte multimodal se aplica especialmente –aunque no en forma exclusiva- al transporte de contenedores; y la evolución de esta tecnología refleja en el comercio internacional una evolución desde 1965 muy significativa, la cual sigue en aumento –especialmente para Centroamérica-, como se demuestra en la gráfica contenida en la siguiente página:

Pronóstico de demanda del tráfico internacional de contenedores  
(en millones de teus)

<i>Región</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<b>% crecimiento</b>
Norteamérica	30.736	32.931	33.670	35.062	36.495	37.895	39.147	4,1
Europa Oeste	52.961	50.659	56.962	59.520	62.396	65.114	67.916	4,1
Europa Norte	32.028	58.727	34.452	35.893	37.429	38.868	40.346	3,9
Europa Sur	20.933	21.932	22.510	23.627	24.968	26.247	27.570	4,7
Lejano Oriente	75.124	79.297	83.460	90.660	99.030	106.004	113.422	7,1
Sudeste Asiático	36.997	40.619	44.383	49.217	54.263	59.212	64.573	9,7
Oriente Medio	12.035	13.091	13.037	13.810	14.660	15.442	16.219	5,1
<b>Caribe/ Centroamérica</b>	<b>9.808</b>	<b>11.189</b>	<b>12.072</b>	<b>12.829</b>	<b>13.581</b>	<b>14.272</b>	<b>14.993</b>	<b>7,3</b>
Sudamérica	8.184	9.113	9.617	10.515	11.512	12.493	13.551	8,8
Oceanía	5.279	5.525	5.593	5.830	6.112	6.355	6.665	3,7
Sur de Asia	6.024	7.023	7.904	8.701	9.570	10.492	11.501	11,4
África	7.322	8.028	8.465	8.965	9.461	9.908	10.372	6
Europa del Este	1.350	1.387	1.429	1.575	1.684	1.858	2.046	7,2
<b>Total</b>	<b>298.781</b>	<b>309.521</b>	<b>333.554</b>	<b>356.204</b>	<b>381.161</b>	<b>543.139</b>	<b>428.321</b>	<b>6,6</b>

Fuente: Corcuera y Sgut, **Informe final: transporte multimodal en Sudamérica, hacia una articulación normativa de carácter regional**, pág. 21.

Por lo tanto, puede observarse en el contexto internacional que existen distintos índices de crecimiento proyectados y que el esperado en Centroamérica es un porcentaje bastante alto.

Para completar lo anterior, es importante resaltar la siguiente información: “De acuerdo con estadísticas de la Comisión Nacional de Puertos, durante 2006 en el territorio guatemalteco fueron descargadas 15 mil millones 888 toneladas métricas (TM), 111 millones de toneladas más en relación con el año anterior, cuando fueron movilizadas 15 mil millones 777 TM”<sup>20</sup>.

Además, Rolando Rousselin, asesor especializado de la Comisión Portuaria Nacional, aseguró que “Guatemala tiene buenas perspectivas si logra mayor eficiencia en el manejo de la carga y hace mejoras en la infraestructura vial, puesto que del total de la carga que llega al país, 25 por ciento tiene como destino otras naciones de la región centroamericana”<sup>21</sup>.

Así mismo, un consultor en transporte internacional y logística del Consejo de Usuarios de Transporte Internacional de Guatemala (Cutrigua), explicó que, “de acuerdo con cifras de un estudio centroamericano sobre transporte, 89 por ciento de la carga relacionada con exportaciones utiliza la vía marítima, 10 por ciento corresponde a carga terrestre y un uno por ciento usa la vía aérea”<sup>22</sup>.

Lo que se pretende en resumen, es que Guatemala se convierta en un corredor logístico para el comercio mundial que va hacia el resto de países de la región. Es por eso de gran importancia esta nueva modalidad de transporte multimodal en la actualidad.

---

<sup>20</sup> Dardón, Byron, Artículo [www.Prensalibre.com](http://www.Prensalibre.com), **Puertos: Guatemala recibió más carga**. Guatemala, sábado 24 de febrero de 2007.

<sup>21</sup> **Ibid.**

<sup>22</sup> **Ibid.**

### 1.8.3. Ventajas del transporte multimodal.

Entre las ventajas que se señalan, se encuentran las siguientes:

- “La simplicidad de la documentación, ya que el contrato de transporte multimodal se instrumenta en un solo documento.
  
- El operador de transporte multimodal asume la total responsabilidad, por el resultado esperado por el cargador o expedidor, es decir, que la carga llegue a destino y sea entregada –en el mismo estado en que fuera recibida por el primer transportador- al consignatario indicado.
  
- Se ha simplificado, entonces, el cobro de una eventual pérdida, daño o retraso sufrido por las mercaderías; sobre todo cuando tales pérdidas, daños o retrasos no pueden atribuirse fácilmente a uno de los modos de transporte intervinientes. Si a esta circunstancia se añade los diferentes regímenes jurídicos de cada modo de transporte, la idea de unificar el contrato bajo una sola normativa resulta a todas luces ventajosa.
  
- La seguridad de la carga, puesto que el contenedor evita la manipulación de la misma por diferentes manos, lo cual se erige en un factor que disminuye las averías, sea la pérdida o el daño de las mercaderías.
  
- El menor riesgo, a su vez, disminuye el costo del seguro.

- Mayor celeridad del transporte, al abreviarse las estadías para la carga y descarga en los puertos y estaciones de transferencia. Esta circunstancia se encuentra vinculada con la utilización de medios mecánicos que excluyen la mano de obra de la estiba, todo lo cual también disminuye costos.
  
- Disminución de los costes de transporte, al combinarlo con el sistema de transporte más adecuado.
  
- Brinda comodidad al usuario el tratar con un sólo prestador de servicios, estrechando relaciones comerciales.
  
- Disminución de los plazos de transporte al utilizar el sistema más rápido y fiable.
  
- Propicia nuevas oportunidades comerciales para exportaciones no tradicionales, como consecuencia de mejores servicios de transporte”.<sup>23</sup>

Sin embargo, también se visualizan algunos inconvenientes:

- “En algunos países la deficiencia de las infraestructuras hace difícil el correcto desarrollo del transporte multimodal con sus consecuentes transbordos.
- En ocasiones y pese a la intervención del coordinador del transporte multimodal (transitario), pueden darse problemas de coordinación entre los transportistas intervinientes.

---

<sup>23</sup> Corcuera y Sgut, **Ob. Cit.**, pág. 17.

- Finalmente la inexistencia de una normativa internacional ratificada con carácter universal crea un cierto vacío legal al respecto y propicia los conflictos normativos”.<sup>24</sup>

#### 1.8.4. Otros contratos tradicionales de transporte.

El contrato de transporte de mercancías es un acuerdo por el cual una persona que dispone de ellas libremente encarga a otra su traslado mediante el pago de un precio previamente acordado. Este traslado de las mercancías puede llevarse a cabo a través de distintos medios de transporte de los existentes actualmente –ya sea por medio de un solo medio de transporte o utilizando varios de ellos-, esto según el tipo de mercancías, la necesidad de los interesados, etc.

Es por eso que en el transporte internacional de mercancías se distinguen dos sistemas de transporte: el transporte unimodal y el transporte intermodal. Los cuales se desarrollarán a continuación.

##### 1.8.4.1. Transporte Unimodal.

Según la definición de la Unctad “Es el servicio de transporte que permite el traslado de mercancía de un lugar a otro utilizando un solo modo de transporte, bajo un documento de transporte: guía aérea, Bill of Lading B/L o Conocimiento de Embarque Marítimo, o Carta de Porte Terrestre, etc.”. El documento que se utilizará será según el modo de transporte que se emplee.

---

<sup>24</sup> Boluda, Óscar, **Trasporte multimodal.**

<http://webs.ono.com/modulos/casos/TIMTRANSPORTEMULTIMODAL.htm> (10 de septiembre de 2007).



“La coordinación del servicio de transporte la realiza directamente el cargador, quien contrata al transportista de carretera, ferroviario, aéreo, marítimo o fluvial. Su responsabilidad se limita, entonces, a la coordinación de la operación, pero no tiene responsabilidad ante los siniestros que pudieran presentarse”.<sup>25</sup>

“La responsabilidad del operador de transporte, normalmente, está sujeta al periodo de duración del transporte efectivo, es decir, se inicia y termina con el viaje. El transportador no tiene responsabilidad en el periodo de bodegaje antes o después del viaje. Por lo tanto, El transporte unimodal implica un solo modo de transporte utilizado, un solo responsable y eventualmente un único documento”.<sup>26</sup>

Además, el Manual de Transporte Multimodal de las Naciones Unidas / UNCTAD (Multimodal Transport Handbook), establece lo siguiente sobre este tipo de transporte: transporte unimodal, es el transporte de mercaderías por un solo modo de transporte y puede ser por uno o varios transportistas. Si interviene un solo transportista él emite su propio Documento de Transporte. Si son varios los transportistas, uno de ellos podrá emitir un Through bill of lading, cubriendo el transporte completo. De acuerdo a lo establecido como cláusula al dorso de dicho documento, el transportista emisor puede aceptar la responsabilidad por el transporte completo o sólo la parte que cubre su propio buque, actuando en los demás tramos del transporte como un mero agente del cargador.

---

<sup>25</sup> UPC, departamento de ciencia e ingeniería náutica, **El futuro tecnológico de las terminales marítimas de vehículos: La integración de sus sistemas de información**. Barcelona, 2004. Pág. 23. [http://www.tesisenxarxa.net/TESIS\\_UPC/AVAILABLE/TDX-0929105-091107//02Jmmc02de12.pdf](http://www.tesisenxarxa.net/TESIS_UPC/AVAILABLE/TDX-0929105-091107//02Jmmc02de12.pdf)

<sup>26</sup> Ibid. Pág. 24.

Como quedó establecido, este transporte unimodal puede realizarse en cualquiera de las siguientes formas:

1. Terrestre por carretera:

El cual, según el convenio CMR de Ginebra de 1956 –convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera-, dicho transporte es el realizado a título oneroso por medio de vehículos; y al tenor del mismo, se entiende por vehículos: los automóviles, vehículos articulados, remolques y semirremolques.

Además, la Convención interamericana sobre contrato de transporte internacional de mercadería por carretera, define al contrato de transporte de mercaderías por carretera como todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, mediante el pago de un porte o precio, a transportar mercaderías por tierra de un lugar a otro en vehículos que emplean carreteras como infraestructura vial.

2. Aéreo:

Según el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional –Convenio de Varsovia de 1929-, el transporte aéreo de mercancías es el efectuado, contra una remuneración, en aeronave.

Así mismo, el contrato de transporte aéreo de cosas puede definirse como el acuerdo mediante el cual una persona denominada transportista conviene con otra - usuario- en el traslado de un lugar a otro, en una aeronave y por vía aérea, de una determinada cosa, mediante remuneración y con arreglo a las condiciones estipuladas entre ambas partes.

### 3. Ferroviario:

El sistema ferroviario de mercancías es el sistema de transporte terrestre guiado sobre carriles o rieles de cualquier tipo. Se utiliza principalmente o bien para el caso de grandes piezas u objetos de grandes dimensiones o bien para el transporte de mercancías a granel. Sus ventajas son la velocidad e independencia con respecto del estado de las carreteras y el tráfico rodado.

### 4. Marítimo:

Según el Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, “por contrato de transporte marítimo se entiende todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro”. Así también puede definirse como el acuerdo en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador, mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario.

### 5. Fluvial:

El transporte fluvial de mercancías consiste en el traslado de productos, de un lugar a otro, por embarcaciones a través de ríos navegables con una profundidad adecuada.

Y por último, La decisión del modo de transporte a utilizar depende básicamente de la fiabilidad (rapidez y seguridad), disponibilidad y precio. Y es conveniente llevar a cabo una comparación de las características de los principales medios de transporte, lo cual se resume en la tabla contenida en la siguiente página:

Cuadro comparativo de los distintos medios de transporte

	<i>Rapidez</i>	<i>Capacidad</i>	<i>Seguridad</i>	<i>Coste</i>	<i>Tipo de mercancía</i>
<i>Carretera</i>	alta	baja	media	bajo	todas
<i>Ferrocarril</i>	media	alta	alta	medio	sobre todo graneles y sólidos
<i>Marítimo</i>	baja	muy alta	alta	bajo	preferentemente graneles y contenedores
<i>Aéreo</i>	Muy alta	baja	Muy alta	alto	Alto valor o perecederas
<i>Multimodal</i>	Alta	media	media	medio	todas

Fuente: Instituto Español de Comercio Exterior, **Manual 7: Transporte y logística**, pág. 2.

#### 1.8.4.2. Transporte intermodal.

Es el transporte de mercancías que se realiza combinando sistemas de transporte con la utilización de Unidades de Transporte Intermodal (UTI), es decir, contenedores, cajas móviles o semirremolques.

El concepto de intermodalidad establece que el cambio rápido de unidad de transporte produce una disminución de los tiempos de tránsito y una disminución del coste total del transporte, ya que se elige el modo de transporte más eficiente en las distintas zonas de recorrido del transporte. Para que esto funcione, es básico utilizar una UTI y que el cambio de medio de transporte se realice de forma rápida en una plataforma logística.

Cuando se utiliza el transporte intermodal, hay varias formas de contratarlo: Transporte Segmentado, Transporte Combinado y Transporte Multimodal.

Además, con respecto al transporte multimodal, en el plano jurídico existen una pluralidad de conceptos a menudo fuente de equívocos y ambigüedades tanto en el plano doctrinario como en el legislativo. De hecho, la doctrina adopta sin distinción diferentes expresiones como: transporte combinado, multimodal, mixto, integrado, etc. Es por eso importante identificar y distinguir cada una de estas expresiones, para diferenciar la figura del transporte multimodal de otras figuras que presentan características afines.

#### 1.8.4.2.1. Transporte segmentado.

“Es una de las modalidades de Transporte Intermodal, en el que se utilizan tantos documentos de transporte como modos de transporte se requieran para el desplazamiento de las mercancías entre el origen y el destino. Adicionalmente, se utilizarán otro tipo de contratos, algunos de ellos verbales, en los puntos de transferencia de uno a otro modo de transporte, ya sea para la carga, descarga, almacenamiento u otros servicios”.<sup>27</sup>

“La característica principal de esta modalidad es que el generador de la carga, directamente o a través de su Agente de Carga, realiza la coordinación de toda la operación de transporte y normalmente asume una parte de la responsabilidad en los puntos de transferencia”.<sup>28</sup> Por lo tanto, la responsabilidad sobre la carga esta segmentada entre los diferentes actores que intervienen en la operación.

---

<sup>27</sup> UPC, **Ob. Cit.**, pág. 25.

<sup>28</sup> **Ibid.**

Entonces, “el Transporte Segmentado es una forma costosa de realizar las operaciones de transporte. Las empresas dedicadas a la producción, que utilizan esta modalidad, requieren de un departamento de transporte y de personal capacitado para contratar los servicios, hacerle el seguimiento a sus mercancías, atenderlas en los diferentes puntos de transbordo y diligenciar la documentación requerida”.<sup>29</sup>

#### 1.8.4.2.2. Transporte combinado.

Es el servicio de transporte intermodal que permite el transporte de mercancías utilizando varios modos de transporte, bajo un documento de transporte combinado, origen - destino, con un régimen fraccionado de responsabilidad, pues a cada modo de transporte se le aplican las normas que lo regulen.

Los transportes combinados suponen el traslado de mercancías por diversos modos de transporte. Cada uno de los transportes parciales que los integran debe regirse por sus reglas específicas, ya que cada uno conserva su propia individualidad. El cargador o el consignatario podrán accionar contra el transportador que recibió las mercancías o contra aquel que las entregó. Ello sin perjuicio de poder accionarse contra el transportador en cuyo trayecto se produjo la pérdida o el daño, probando su responsabilidad.

Distinto a lo anterior, es la siguiente concepción, ya que establece que la expresión transporte combinado, puede ser entendida:

- a) “Como sinónimo, precisamente, de transporte multimodal, es decir, como se ha visto, como aquel transporte de mercancías realizado con base en un único

---

<sup>29</sup> **Ibid.**

contrato por medio de una pluralidad de formas de locomoción. En este caso la combinación se refiere al perfil objetivo, es decir, a los medios o formas de transporte;

- b)** Pero puede, sin embargo, ser asimiladas también al transporte realizado por una pluralidad de agentes pero con una única modalidad de transporte, como en la hipótesis del transporte sucesivo. En este caso la combinación se refiere al perfil subjetivo, es decir a los diferentes agentes que intervienen en el transporte;
- c)** Puede, por último, ser entendido como aquel transporte realizado por uno o más agentes por medio de un único medio de locomoción, pero sometido a dos o más reglamentaciones diferentes, por ejemplo como consecuencia de la sujeción de un trayecto del transporte a un régimen internacional uniforme y de otro trayecto al derecho interno. En este caso, la combinación no concierne ni al elemento subjetivo ni al objetivo, sino directamente al régimen jurídico”.<sup>30</sup>

Así mismo, se proponen "dos diferentes nociones del contrato, que llamaríamos respectivamente *concepto estricto* y *concepto amplio* del transporte combinado. De acuerdo con el primero, el transporte combinado consistiría en la operación de encaminar mercancías en virtud de un único contrato representado por un único documento, pero con utilización de al menos dos diferentes medios de transporte sometidos a regímenes jurídicos distintos. En esta caracterización el dato de la diversidad de régimen jurídico es simple consecuencia de la diversidad de medios empleados para el transporte, de modo que la naturaleza del vehículo sería el factor más importante a la hora de formular una calificación. En el concepto amplio lo decisivo sería en cambio la propia diversidad de disciplina, de forma que siempre que concurra dicha diversidad de régimen jurídico habría lugar a hablar de transporte

---

<sup>30</sup> Silingardi y Giulio Lana, **Ob. Cit.**, pág. 21.

combinado, aunque los medios sucesivamente empleados fueren de idéntica naturaleza: v. gr., un transporte marítimo de Hamburgo a Málaga, con transbordo en Cádiz, sería en este sentido transporte combinado, toda vez que la primera parte del trayecto se regiría por el Convenio de Bruselas relativo al transporte internacional de mercancías bajo conocimiento de embarque, mientras la segunda quedaría sometida al régimen establecido en el Código de comercio para el cabotaje nacional”.<sup>31</sup>

Para concluir puede establecerse, que el concepto más aceptado y difundido en la doctrina es que el transporte combinado es de tipo intermodal, ya que utiliza la combinación de dos o más medios, habilitándose un documento por cada tramo efectuado y en donde, en relación a la responsabilidad, se aplica la norma que regula cada modo de transporte.

#### 1.8.4.2.3. Transporte multimodal.

Como quedo determinado al inicio de esta investigación, el transporte multimodal es un tipo especial de transporte –utilizado a nivel internacional- por medio del cual se trasladan mercancías de un lugar a otro, por dos o más modos de transporte, en virtud de un solo contrato y a cargo de un solo sujeto denominado operador de transporte multimodal.

Por lo tanto el gran alcance de este tipo de transporte, es lograr que la combinación de transportes sea competitivo frente al transporte unimodal, segmentado o

---

<sup>31</sup> Sánchez Andrés, Anibal, **El transporte combinado de mercancías**, pág. 63. [portal.uam.es/.../TRABAJOS%20Y%20WP/TRABAJOS%20Y%20WORKING%20PAPERS/ASA%20-%20TRANSPORTE%20COMBINADO.PDF](http://portal.uam.es/.../TRABAJOS%20Y%20WP/TRABAJOS%20Y%20WORKING%20PAPERS/ASA%20-%20TRANSPORTE%20COMBINADO.PDF) (21 de abril de 2008).



combinado, y logre transformar en una realidad la complementariedad de los modos de transporte.

#### 1.8.4.2.4. Transporte mixto:

Esta expresión es asimilada al transporte conjunto de personas y mercancías, es decir, se trasladan al mismo tiempo pasajeros y mercaderías de un lugar a otro.

#### 1.8.4.2.5. Transporte superpuesto:

Es el particular tipo de transporte que se caracteriza por la transferencia no de las mercancías sino, directamente, del vehículo que las contiene, por medio de un vehículo de diferente naturaleza, en ausencia de separación de la carga. En el denominado transporte superpuesto no se concreta un transporte multimodal propiamente dicho; ya que es preciso, que no se presente una separación de la carga, mientras que el transporte multimodal implica necesariamente el descargue de la mercancía de un medio para ser cargada de nuevo en otro de diferente naturaleza.

#### 1.8.4.2.6. Transportes sucesivos:

Pueden definirse como “aquellos que comienzan a ser prestados por un transportista, el cual, en uno o varios sectores del trayecto, es sustituido por otro u otros transportistas del mismo modo. Interviene más de un transportista para la ejecución del traslado de la mercadería. Para las partes del contrato de transporte se trata de una operación única. La calificación de *sucesivos* se refiere al transporte y no

al acto jurídico celebrado. Cada uno de los transportistas que cumplen las prestaciones convenidas se somete a las reglas contractuales inicialmente previstas y ocupa el lugar de parte en el acto respecto de las operaciones efectuadas en el sector a su cargo”.<sup>32</sup>

#### 1.8.4.2.7. Transporte accesorio:

Este tipo de transporte se caracteriza, como resulta evidente de la palabra misma, por su función instrumental y subsidiaria respecto de otro transporte ejecutado con modalidad diferente. La doctrina subraya con razón que el transporte accesorio da lugar a una situación diferente de aquella que es propia del transporte multimodal, en el que todas las funciones de transporte son igualmente esenciales para la trascendencia de la mercancía y se caracterizan por la misma relevancia jurídica.

#### 1.8.5. El transporte multimodal y los incoterms.

Los incoterms son términos de comercio internacional que ayudan a clarificar los puntos básicos de una transacción comercial internacional. Básicamente señalan el punto de entrega, las obligaciones tanto del comprador como del vendedor, la responsabilidad de las partes y el punto en el que se transmite la propiedad entre el vendedor y el comprador.

Remontándonos al origen y antecedentes de estas figuras, la razón de su creación fue para solventar los problemas de imprecisión que existían en las distintas prácticas comerciales. Por esa razón, en 1936 la Cámara de Comercio Internacional (CCI)

---

<sup>32</sup> Corcuera y Sgut, **Ob. Cit.**, pág. 14.

publicó por primera vez una serie de reglas internacionales que unificaron la diversidad de interpretaciones existentes.

Conforme se producían cambios en el transporte, en las comunicaciones y en la informática, los incoterms se han ido adecuando, introduciendo modificaciones en los años 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 y por último, en el 2000, en la que ya se contemplan las transacciones comerciales a través de comunicación electrónica. Por esa razón, los incoterms consisten en un conjunto de reglas creadas por la Cámara de Comercio Internacional para la interpretación de los términos comerciales utilizados en las transacciones internacionales.

En el comercio internacional, las bases para las posibilidades del intercambio (quien asume costos y responsabilidades) se negocia, como se estableció, a través de los incoterms, por ello los contratos de transporte van asociados al tipo de incoterm elegido. Esto significa, que los incoterms se utilizan en el contrato de compraventa y no deben confundirse con el contrato de transporte entre el expedidor y el transportista.

Los 13 incoterms 2000 han sido clasificados de la siguiente manera:

<i>Incoterms exclusivos del transporte marítimo y fluvial</i>			
Grupo F	El vendedor entrega la mercancía en un medio de transporte contratado por el comprador.	<b>FAS</b>	Libre al costado del buque (puerto de embarque convenido)
		<b>FOB</b>	Libre a bordo (puerto de embarque convenido)
Grupo C	El vendedor contrata el transporte pero no asume el riesgo de pérdida o daño de la mercancía ni soporta los gastos adicionales originados después de la carga y el despacho.	<b>CFR</b>	Costo y flete (puerto de destino convenido)
		<b>CIF</b>	Costo, seguro y flete (puerto de destino convenido)
Grupo D	El vendedor soporta todos los gastos y riesgos necesarios para llevar la mercancía al país de destino.	<b>DES</b>	Entregada sobre buque (puerto de destino convenido)
		<b>DEQ</b>	Entregada en muelle (derechos pagados) (puerto de destino convenido)

<i>Incoterms para cualquier tipo de transporte (incluido multimodal)</i>		
Grupo E El vendedor pone la mercancía a disposición del comprador en los propios locales del vendedor.	<b>EXW</b>	En fábrica (punto convenido)
Grupo F	<b>FCA</b>	Libre porteador (punto convenido)
Grupo C	<b>CPT</b>	Transporte pagado hasta (punto destino convenido)
	<b>CIP</b>	Transporte y seguros pagados hasta (punto de destino convenido)
Grupo D	<b>DAF</b>	Entregada en frontera (punto convenido)
	<b>DDU</b>	Entregada. Derechos no pagados (punto de destino convenido)
	<b>DDP</b>	Entregada. Derechos pagados (punto de destino convenido)

Fuente: Caja de ahorros del mediterráneo, **Los incoterms: la herramienta imprescindible para la empresa en el comercio internacional**, pág. 21.

Como puede observarse, los incoterms designados en este último cuadro son los que corresponden a las transacciones comerciales internacionales que se van a llevar a cabo a través del transporte multimodal. Por lo tanto, como ya se mencionó con anterioridad, el contrato de transporte multimodal debe ajustarse al INCOTERM con el cual han sido negociadas las mercancías, de acuerdo con el contrato de compra.

### 1.9. Aplicabilidad del contrato de transporte multimodal en Guatemala.

Como antecedente para establecer la importancia de este tipo de transporte y por lo tanto de su regulación, temas que se tratarán más adelante, es necesario desarrollar la aplicación del transporte multimodal en el territorio guatemalteco en la actualidad. En este sentido, se puede afirmar que “los primeros indicios de aplicación de este

transporte en territorio guatemalteco fueron aproximadamente en la década de los años 70's, según se encuentra documentado en el estudio realizado conjuntamente por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo (UNCTAD), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias (COCAAP) –la cual fue sustituida en 1981 por la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM). Dicho estudio se llevó a cabo durante la implementación del denominado proyecto transmar en el año 1978”.<sup>33</sup>

Para tratar la situación actual y aplicación del multimodalismo en Guatemala, es preciso distinguir el transporte intrarregional y el transporte extrarregional. En el primer caso, el transporte multimodal es utilizado en menor escala, ya que la mayor parte del transporte entre Guatemala y los demás países centroamericanos se efectúa por carretera; no obstante, si existen unas relaciones comerciales en donde si se utilizan por lo menos dos modos de transporte. Al respecto, el Ingeniero James Potter afirma que actualmente no existe una línea de transporte que efectúe dicha cadena de transporte multimodal a nivel centroamericano.

En cuanto al transporte extrarregional, específicamente en la utilización del sistema puerta a puerta –que fue desarrollado al inicio de la investigación-, si implica el traslado de las mercancías bajo el régimen del transporte multimodal. Como bien asegura el Ingeniero James Potter, esta modalidad de transporte es actualmente: “el pan de cada día” dentro del comercio internacional guatemalteco y la mayoría de navieras y empresas que se dedican al transporte internacional, lo están implementando. En este sentido, existen varias empresas de transporte -nacionales e internacionales- que ofrecen sus servicios de transporte multimodal en varias paginas de Internet, por ejemplo: [www.negociosgt.com](http://www.negociosgt.com); tanto para traslado de mercancías del territorio

---

<sup>33</sup> Unctad, Pnud y Cocaap, **El transporte multimodal internacional en américa central**, pág. 85.

guatemalteco a distintas partes del mundo, como desde países extranjeros hacia nuestro país.

“Entre las empresas que promocionan sus servicios de transporte multimodal, se encuentran”<sup>34</sup>: Agil cargo, S.A.; Carga global, S.A.; Compañía comercial panamericana, S.A.; Conticorpsa; Diex; DHL, S.A.; Global support; Intramar, S.A.; Logistics and development services, S.A.; Oceánica internacional; SAC internacional; sistemas aéreos, S.A.; Unicarga, entre otras.

Y por último, en virtud del lanzamiento de la Agenda Nacional de Competitividad en el año 2005, por instituciones del sector privado y del sector público –entre ellas, la Comisión Portuaria Nacional-, cuyos objetivos son establecer los lineamientos para que el país cuente con la infraestructura y con un sistema de transporte multimodal integrado, que permita mejorar el acceso de los productos al mercado nacional e internacional; se aprobaron, en el año 2006, programas del Loyola Escuela Empresarial para las Américas y la Comisión Portuaria Nacional, quienes cuentan con el respaldo y dirección de la Universidad de Valparaíso, Chile. “Entre los programas que se desarrollarán en la Ciudad de Guatemala están: Magíster con Mención en Gestión Logística, Postítulo en Gestión Portuaria y Diplomado en Transporte Multimodal”.<sup>35</sup> Con lo que se demuestra la trascendencia que este tipo de transporte representa actualmente, no solamente en Guatemala sino que a nivel mundial .

---

<sup>34</sup> Negociosgt, [Transporte multimodal], [www.negociosgt.com/main.php?id\\_area=3&](http://www.negociosgt.com/main.php?id_area=3&) (5 de septiembre de 2007).

<sup>35</sup> González, Patricia. **En Izabal crean la carrera de administración portuaria**, El periódico. <http://www.elperiodico.com.gt/es/20060228/actualidad/25123/> (28 de febrero de 2006).

## CAPÍTULO II

### 2. De la responsabilidad en el contrato de transporte multimodal.

#### 2.1. Generalidades.

Existe dentro de la doctrina un tema específico sobre el transporte multimodal que despierta encendida polémica y que conduce a que diversos cuerpos normativos bien estructurados permanezcan paralizados y muchas veces no entren en vigor, este es el relativo a la responsabilidad del operador de transporte multimodal.

Como una introducción es importante dejar claro que la obligación del operador de transporte multimodal se puede resumir en la necesaria actuación responsable cuyo objeto es realizar el transporte de la mercancía y consignarla en el lugar que fue determinado previamente. Ahora bien, este traslado de un lugar a otro, que es una obligación de hacer y la principal, está vinculada a que debe realizarse en ciertas condiciones, es decir, que el transportista está inmerso en una obligación de resultado.

Lo anterior significa que el operador de transporte multimodal esta obligado a entregar las mercancías en el mismo estado que las recibió, a transportarlas con el debido cuidado y las medidas apropiadas según el tipo de mercadería, y por último, a entregarlas en el plazo acordado previamente. Todo lo anterior se traduce en la responsabilidad que adquiere el Otm dentro de dicho contrato.



Debe tenerse presente que doctrinalmente se ha señalado que la responsabilidad “es la sujeción necesaria, obligatoria e inderogable de las personas a las consecuencias de una conducta contraria a un deber jurídico”.<sup>36</sup>

“El tema de la responsabilidad del transportador es de fundamental importancia en el comercio exterior porque el transporte se encuentra en el centro de las transacciones comerciales, principalmente de las internacionales, y de ahí que la mayor parte de la labor realizada para la armonización del derecho comercial ha girado alrededor de la formulación de convenciones internacionales sobre transporte marítimo, aéreo y terrestre”<sup>37</sup>.

“En el estado actual, es decir en espera de que entre en vigor la Convención de Ginebra de 1980 sobre transporte multimodal internacional de mercancías, no existe un régimen internacional aplicable de manera imperativa al transporte en estudio y, por otra parte, tampoco parecen existir en los diferentes ordenamientos nacionales normas específicas destinadas a reglamentar la responsabilidad del agente multimodal”<sup>38</sup>.

El transporte en estudio encuentra una parcial reglamentación solo en dos niveles: primero, en la praxis de los tráficos comerciales, por medio de la elaboración de nuevos documentos de transporte; segundo, a través del establecimiento, por parte de la Unctad y de la Cci, de un conjunto de reglas pactadas que anticipan sustancialmente la normativa de la Convención de Ginebra.

---

<sup>36</sup> Gonzáles Porras, José Manuel, **Modificaciones convencionales de la responsabilidad civil**. Revista de Derecho Mercantil. Num. 150 pág. 487.

<sup>37</sup> Pejovés Macedo, **Ob. Cit.** Pág. 5.

<sup>38</sup> Silingardi y Giulio Lana, **Ob. Cit.**, pág. 47.

“Han sido fundamentalmente dos los sistemas elaborados para el régimen de la responsabilidad en el transporte multimodal: el sistema unitario y el sistema así llamado en red”<sup>39</sup>.

El primero se caracteriza por una reglamentación de la responsabilidad del Otm que se determina en conformidad con un conjunto autónomo y unitario de normas, que prescinde de la localización del daño. Con respecto a este sistema se ha subrayado que éste presenta la ventaja de la certeza del derecho aplicable, en el sentido que desde el comienzo del transporte el cargador y el Otm se encuentran en condiciones de conocer el régimen que regula sus relaciones. Sin embargo y al mismo tiempo, cada vez que se puede establecer el trayecto en que se ha producido el daño, éste implica un conflicto entre el sistema uniforme y la convención unimodal aplicable a ese determinado trayecto del transporte.

El segundo, por el contrario, es un sistema de responsabilidad plural, para el cual es necesario establecer si el daño se ha verificado o no en un determinado trayecto. En el caso de que el trayecto sea determinado se aplica el régimen de responsabilidad previsto por la convención internacional unimodal –es decir, el convenio que regula el transporte marítimo, aéreo, por carretera o ferroviario, según el caso- o, en su defecto, por la normativa interna imperativa aplicable a ese determinado transporte. En cambio, en el caso de que el momento, y por tanto el trayecto, en el cual se ha verificado el daño permanezca desconocido, se aplica el régimen uniforme.

Con respecto al sistema en red, según los mismos autores se ha hecho el razonamiento opuesto, es decir éste presenta la ventaja de evitar conflictos con las diferentes convenciones unimodales pero determina una grave incertidumbre sobre el

---

<sup>39</sup> *Ibid.*, pág. 48.

régimen aplicable al transporte y, en definitiva, el aumento de la conflictividad entre los contratantes.

Y para superar los límites de los dos sistemas se ha propuesto un tercero, denominado sistema en red simplificado, en el que se tiene en cuenta, con el fin de la limitación de la responsabilidad, y en determinadas condiciones, el límite previsto en la respectiva convención unimodal aplicable. Este sistema se ha puesto en ejecución con dos modalidades:

1. De acuerdo con la primera, en caso de daño localizado en un determinado trayecto, se aplica el límite de responsabilidad previsto por la convención unimodal relativa a ese trayecto solo si ésta fija un límite de responsabilidad más elevado que el previsto por el sistema unitario. Este es el sistema que ha terminado por prevalecer en la Convención de Ginebra (Artículo 19).
2. De acuerdo con la segunda, en el mismo caso de daño localizado en un determinado trayecto del transporte, se aplica en todo caso el límite fijado por la convención unimodal aplicable; es decir, con independencia de la comparación entre la entidad del límite establecido por la normativa uniforme y aquella de la convención aplicable. Este es el sistema adoptado por las reglas Unctad/Cci (Artículo seis numeral cuatro).

José Antonio Pejovés Macedo, realiza un análisis distinto con respecto a la responsabilidad del Otm, ya que indica: en el Derecho marítimo y naturalmente en el Derecho de los transportes, que incluye el multimodal, existen como menciona el profesor Ignacio Arroyo, tres sistemas de responsabilidad: el objetivo, el subjetivo y el mixto:

a) La responsabilidad objetiva significa que el porteador responde siempre que las mercancías no lleguen a destino en el mismo estado en que las recibió; el porteador corre con las consecuencias del caso fortuito.

b) El sistema de responsabilidad subjetiva funda la responsabilidad del porteador en la culpa o negligencia, no respondiendo, por tanto, del caso fortuito ni de la fuerza mayor, y no respondiendo tampoco si el cargador no prueba que el daño, la avería o el retraso se causó por la culpa o negligencia del porteador o de sus empleados

c) El sistema mixto, seguido en las Reglas de Hamburgo (Convención sobre transporte de mercancías por mar), se basa en el principio de la culpa o negligencia en términos semejantes a los de las Reglas de La Haya-Visby (Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque y posteriores modificaciones), con la variante de que las Reglas de Hamburgo reducen aún más los supuestos exceptuados, limitando el *quantum* de la indemnización, salvo que se pruebe que la causa del daño fue por acción u omisión intencionada (dolo) o temeraria (dolo eventual o culpa grave) del porteador.

El régimen de responsabilidad adoptado en la Convención de Ginebra, es el subjetivo, fundado en la culpa o negligencia, y tiene carácter imperativo, es decir, es inderogable para las partes.

Por otra parte, el contrato de transporte multimodal, amparado en un documento de transporte multimodal, bajo las normas de la Convención de Ginebra, obliga a las partes a ser muy diligentes en su ejecución, es decir, deben actuar como un buen y leal empresario, y con relación al Otm, éste compromete su diligencia razonable, de allí que al establecerse la presunción de culpa de su parte –o de sus dependientes-, para

poder liberarse de esa responsabilidad, debe probar que él, sus empleados o agentes o cualquier otra de las personas a que se refiere el Artículo uno, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias. El Otm será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia. El mero incumplimiento acarrea responsabilidad y además, la carga de la prueba se invierte: es el deudor quien debe probar un hecho que excluya su culpabilidad (fuerza mayor, caso fortuito, etc.) si quiere exonerarse. Al acreedor le basta con probar el incumplimiento.

A pesar de que la Convención de Ginebra no se encuentra vigente actualmente, ha servido de modelo para la creación de varias normas de carácter nacional de diversos países a nivel latinoamericano y, además, si las partes –de común acuerdo- la aceptan, pueden aplicarse las reglas establecidas en dicha Convención.

Por esa razón, es importante el estudio del contenido de la misma, específicamente respecto al tema de la responsabilidad en el contrato de transporte multimodal, que a continuación se desarrollará.

## 2.2. Régimen de responsabilidad del operador de transporte multimodal (Otm).

Como se dejó claro con anterioridad el tema de la responsabilidad en los contratos de transporte es muy polémico y existe una diversidad de criterios, sin embargo en congruencia con la Convención de Ginebra y las reglas de la Unctad/Cci, se ha establecido que el operador de transporte multimodal asume en todo caso y por completo la responsabilidad ante el cargador o expedidor.

La Convención de Ginebra adopta el sistema unitario, ya desarrollado en páginas anteriores. Y las reglas de la Unctad/Cci, retoman, así mismo, el sistema unitario de responsabilidad; pero, por lo que se refiere a las disposiciones fundamentales, hace referencia, en forma significativa, al régimen del transporte marítimo internacional de mercancías contenido en las reglas de la Haya y en las de la Haya-Visby y por lo tanto contiene algunas excepciones al sistema uniforme (por ejemplo, los límites de la responsabilidad).

Además, en ambos textos normativos se instituye que la responsabilidad del Otm se extiende no solo a los actos u omisiones de sus agentes o dependientes que actúan en ejercicio de sus funciones, sino también a los actos u omisiones de todos los sujetos a los cuales ha recurrido para la ejecución del contrato (Artículos 15 Convención de Ginebra y cuatro numeral dos de las reglas de la Unctad/Cci).

Por lo tanto, conforme a los mismos textos normativos, el Otm es responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia.

En este sentido, según la Convención de Ginebra, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del operador de transporte multimodal:

- Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:
  - \* Del expedidor o de la persona que actúe por cuenta de éste; o
  - \* De una autoridad u otro tercero en poder de los cuales se hayan de poner éstas para ser transportadas.

- Hasta el momento en que las haya entregado:
  - \* Poniéndolas en poder del consignatario; o
  - \* En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del operador de transporte multimodal, poniéndolas a disposición del consignatario, de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el lugar de entrega; o
  - \* Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes hayan de entregarse las mercancías.

Así mismo, dentro de dicha convención, se indica que el Otm será responsable según lo establecido en los párrafos anteriores, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes o cualquier otra de las personas a que se refiere el Artículo uno del mismo cuerpo normativo, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Esta disposición, como ya se ha anotado previamente, “acoge el principio de la responsabilidad culposa, estableciendo una clara presunción de culpa en cabeza del otm”.<sup>40</sup> Es decir incluye el sistema de responsabilidad subjetiva.

A diferencia de lo anterior, las reglas de la Unctad/Cci, en lugar de retomar el criterio acogido en las convenciones de Hamburgo y de Ginebra acerca de la prueba liberatoria de la responsabilidad, adopta el mecanismo más oneroso previsto por las reglas de La Haya y de la Haya-Visby. En efecto, se establece que «...el Otm es responsable [...] a menos que éste pruebe que ninguna culpa o negligencia de su parte ni de parte de sus empleados, agentes o cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato, ha causado la pérdida, el daño o el retraso.

---

<sup>40</sup> Silingardi y Giulio Lana, **Ob. Cit.**, pág. 112.

Por lo tanto, el operador para liberarse de la presunción de culpa, no podrá limitarse a probar que él y sus auxiliares han tenido un comportamiento diligente, sino que tendrá que proporcionar la prueba específica del daño, además de la prueba de que este daño no ha sido provocado por su culpa o la de sus auxiliares.

Entonces, la responsabilidad del Otm comprende:

- Responsabilidad por la pérdida de las mercancías.
- Responsabilidad por daños a las mercancías. Y por último,
- Responsabilidad por retraso en la entrega de las mismas.

Con respecto a la responsabilidad por retraso en la entrega de la mercancía, ambos textos normativos regulan que hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un operador de transporte multimodal diligente. (Artículo 16.2 de la Convención de Ginebra y Artículo cinco numeral dos de las reglas de la Unctad/Cci).

Además, establecen que si las mercancías no han sido entregadas dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha de entrega determinada con arreglo a lo establecido en el párrafo anterior, el reclamante podrá considerarlas perdidas. (Artículo 16.3 de la Convención de Ginebra y Artículo cinco numeral tres de las reglas de la Unctad/Cci).

Otras Convenciones internacionales que regulan otros tipos de transporte unimodales, también regulan la conversión del retraso en pérdida definitiva: el Artículo cinco numeral tres de las reglas de Hamburgo fija un término de 60 días, mientras que el Artículo 16.3 de la Cmr (convenio relativo al contrato de transporte internacional de



mercancías por carretera) y el Artículo 39 de la Cotif-Cim (convenio que regula el transporte internacional ferroviario), establecen el término de 30 días. A su vez, la presunción de pérdida contemplada en el Artículo 16.3 de la Convención de Ginebra y cinco numeral tres de las reglas de la Unctad/Cci, así como la prevista en los Artículos citados, se debe considerar una presunción iuris tantum y, por ello, susceptible de ser fundada por el Otm con todos los medios de prueba.

Un principio tan importante como innovador se encuentra enunciado en el Artículo 17 de la Convención de Ginebra, en el que se establece que en caso de daño derivado del concurso de culpa del Otm (o de sus agentes, dependientes u otras personas) con otra causa extraña a éste, el Otm es responsable solamente dentro de los límites en que la pérdida, el deterioro o el retardo se pueden imputar a éste (o a sus agentes, dependientes u otras personas), a condición de que pruebe la parte de pérdida o de daño o la relevancia del retardo que no se pueden imputar a su culpa.

En otras palabras, en la hipótesis de concurso de culpa del Otm con otros factores (por ejemplo culpa del remitente, caso fortuito, culpa de un tercero, etc.), el Artículo citado distingue el daño que deriva de culpa imputable al Otm del que no se puede imputar al mismo, y circunscribe la responsabilidad del Otm al daño imputable, en caso de que éste proporcione la prueba de la parte del daño que no le corresponde.

Con respecto a lo anterior se señala lo siguiente: “Si bien esta norma a un examen teórico resulta justa y oportuna, no se puede excluir que su aplicación práctica determine notables dificultades, con el consiguiente incremento de la conflictividad entre operador y remitente. En efecto, en el ámbito del transporte multimodal que, como se sabe, implica diferentes medios y agentes, a menudo será difícil para el Otm probar la parte de daño que no le es imputable”<sup>41</sup>.

---

<sup>41</sup> *Ibid.*, pág. 114.

### 2.3. Período que abarca la responsabilidad del operador de transporte multimodal.

Tanto la Convención de Ginebra –Artículo 14.1- como las reglas de la Unctad/Cci, se refieren al período de responsabilidad del Otm, y establecen que este inicia desde el momento de tomar las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.

Ya en páginas anteriores se expuso lo que se entiende por el término *bajo su custodia*, por lo que no es necesario realizar nuevamente dicha aclaración. Ahora bien, con respecto a la definición del término *entrega*, es preciso indicar que el Artículo dos numeral ocho de las reglas de la Unctad/Cci indican que se entiende por entrega:

- El hecho de poner, las mercancías en poder del consignatario,
  
- El hecho de poner las mercancías a disposición del consignatario de conformidad con el contrato de transporte multimodal o con las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el lugar de entrega, o
  
- El hecho de poner las mercancías en poder de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, se hayan de poner las mercancías.

#### 2.4. Limitación a la responsabilidad del operador de transporte multimodal.

Respecto a la limitación de la responsabilidad, cabe agregar que en estricto sentido se trata de una limitación de la deuda derivada del incumplimiento del porteador como consecuencia del incumplimiento de la prestación a su cargo y no propiamente de la responsabilidad en sí misma del transportista. No se trata, por lo tanto, de una limitación de la responsabilidad del Otm, que sigue siendo la misma ante la ocurrencia de un perjuicio, sino que a criterio de la doctrina se trata únicamente de una limitación de la deuda que se deriva a favor del cargador o expedidor.

La Convención de Ginebra, con respecto a los límites de la responsabilidad del Otm, probablemente en consideración al hecho de que el transporte marítimo representa el trayecto por lo general más corriente de los transportes multimodales, ha terminado por acoger tanto los límites previstos por las reglas de Hamburgo, aumentados casi en un 10 por ciento, como el doble criterio de cálculo, por bulto u otra unidad de carga y por kilogramo; con la facultad de escoger el límite más elevado, también adoptado por las reglas de Hamburgo.

De esta manera, el Artículo 18.1 de la Convención fija el límite de responsabilidad del Otm en una suma no superior a 920 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga o a 2.75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, con aplicación del límite más elevado. Se adopta, por lo tanto, una limitación de responsabilidad cuya unidad de cuenta es el DEG –derechos especiales de giro-, fijado por el Fondo Monetario Internacional (Artículo 31).

A diferencia de la Convención, las reglas de la Unctad/Cci difieren en la cuantía del límite, ya que establecen un límite no superior a 666.67 DEG por bulto o unidad o a

dos DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

Por su parte, el Artículo 18.2 de la Convención, de manera semejante a cuanto hace el Artículo seis numeral dos de las reglas de Hamburgo, resuelve el problema de la determinación de la unidad de carga de las mercancías embaladas en contenedores, paletas o estructuras semejantes de transporte. En efecto, esta norma contempla que, cuando se utiliza uno de estos instrumentos de transporte -con el fin de calcular el límite máximo- se considera como bulto u otra unidad de carga, cada bulto indicado en el documento de transporte que esté contenido en ese elemento de transporte. Al respecto, las reglas de la Unctad/Cci, retoman esta cláusula en su Artículo seis numeral dos.

Así mismo, tanto el Convenio de Ginebra (Artículo 18.3) como las reglas de la Unctad/Cci (Artículo seis numeral tres), establecen una excepción al principio de uniformidad, ya que contemplan que si el transporte multimodal no incluye el porte de mercancías por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del Otm estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

Un discurso aparte merece el cuarto párrafo del Artículo seis de las reglas de la Unctad/Cci, ya que prevé que en el caso en que el daño se haya presentado en un trayecto localizado del transporte multimodal, se aplica el límite de responsabilidad establecido en la convención unimodal o, en su defecto, en la ley nacional imperativa que se habría aplicado si para ese trayecto del transporte se hubiera firmado un contrato de transporte unimodal. Por lo tanto, como se estableció con anterioridad, esta norma establece una verdadera derogatoria del sistema de régimen uniforme, acogido en principio por las reglas, incluyendo una previsión moldeada según el

sistema de responsabilidad denominado en red (y, más exactamente, sistema en red simplificado), que determina la aplicación de la convención unimodal (o de la ley nacional imperativa) siempre que se haya localizado el trayecto del transporte en el que se ha presentado el daño.

El enunciado anterior se diferencia de la norma correspondiente prevista en la Convención de Ginebra (Artículo 19). En efecto, esta norma establece que, en caso de daño localizado en una fase determinada, se aplicará el límite establecido en la convención unimodal aplicable (o en la ley imperativa) solo si este límite es superior al que contempla el sistema unitario –Convención de Ginebra-; por lo tanto, presupone una comparación entre el límite establecido en dicha convención y el límite del régimen unimodal aplicable.

Por otra parte, se regula el límite de responsabilidad del Otm por daños que deriven del retardo en la entrega de la mercancía. Así, el Artículo 18.4 de la Convención de Ginebra limita la responsabilidad del operador a una suma que corresponde a dos veces y media el flete a pagar por las mercancías que han sufrido retardo, siempre que no exceda el monto total del flete que resulta del contrato. Por su parte, las reglas de la Unctad/Cci establecen de una vez, que esta responsabilidad estará limitada a una suma que no exceda del equivalente al flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal –Artículo seis numeral cinco-.

Además, ambos textos normativos, establecen que la responsabilidad acumulada del Otm no puede en ningún caso superar los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.

Y por último, es importante destacar, que el Otm no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad, de conformidad con ambos textos normativos en análisis, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del operador de transporte multimodal realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

## 2.5. La indemnización.

Al ocurrir durante el transporte multimodal pérdidas, daños o retrasos en la entrega de las mercancías y siendo responsable por dichos perjuicios el operador de transporte multimodal, trae aparejada la consecuencia de pagar una cantidad de dinero al dueño de dichas mercancías por concepto de indemnización.

Dependiendo del perjuicio resultante, así será la indemnización correspondiente:

1. Indemnización por pérdida o daño de las mercancías.



\* Convenio de Ginebra:

- **920 DEG** por bulto u otra unidad de carga transportada.
- o **2,75 DEG** por kilogramo de peso bruto.

\* Reglas Unctad/Cci:

- **666,67 DEG** por bulto o unidad
- o **2 DEG** por kilogramo de peso bruto.

\* Si NO hay transporte marítimo:

- **8,33 DEG** por kilogramo de peso bruto.

2. Indemnización por retraso  
en la entrega de las  
mercancías.



- \* Convenio de Ginebra:
  - **2 veces y media** el flete,  
pero no excederá de la  
cuantía total del flete.
  
- \* Reglas Unctad/Cci:
  - equivalente al flete del  
contrato de transporte.

## 2.6. La responsabilidad del expedidor.

Posterior a la parte dedicada al régimen fundamental de la responsabilidad del Otm, es preciso desarrollar lo relativo a la responsabilidad de otro de los sujetos que interviene en el contrato del transporte multimodal: el expedidor.

El Convenio de Ginebra establece tres casos en los cuales hay responsabilidad del expedidor:

1. El primero, consiste en que el expedidor debe en el momento en que el Otm toma las mercancías, de garantizar la exactitud de los datos generales con respecto a las mismas. Por lo tanto el expedidor debe indemnizar al Otm de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos. Éste seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el documento de transporte multimodal. (Artículo 12)
  
2. El segundo caso, consiste en que el expedidor es responsable del perjuicio sufrido por el Otm, si el mismo ha sido causado por culpa o negligencia del

expedidor o de sus empleados o agentes cuando éstos actúan en el ejercicio de sus funciones. (Artículo 22)

3. Y por último, el tercer caso es sobre la responsabilidad del expedidor de señalar de manera adecuada las mercancías peligrosas mediante marcas o etiquetas; y si no cumple con lo anterior, será responsable respecto al Otm de todos los perjuicios resultantes.

Las reglas Unctad/Cci regulan en su Artículo 8 la responsabilidad del expedidor de garantizar la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, desarrollado en el primer caso.





### CAPÍTULO III

#### 3. Legislación sobre el transporte multimodal.

##### 3.1. Inexistencia de una ley que norme el transporte multimodal en la República de Guatemala.

Dentro de la legislación vigente en Guatemala, no existe ley alguna que regule en forma expresa el transporte multimodal internacional de mercancías y cada uno de los elementos y características esenciales que lo integran. Sin embargo existen algunas normas que se encuentran contenidas en un gran número de cuerpos legales que se relacionan, directa o indirectamente, con la materia objeto del presente trabajo; no porque regulen el transporte multimodal como tal, sino porque lo tratan a nivel general, por ejemplo, sobre el contrato mercantil de transporte, o sobre los aspectos aduaneros del mismo, etc.

Por lo tanto no existe una unidad legislativa que trate el tema, sino que más bien, una confusión e inseguridad que produce falta de certeza jurídica en la práctica diaria de este tipo de transporte y falta de protección a los dueños de las mercancías objeto del mismo. Además, como es una modalidad –que aunque ha existido desde hace mucho tiempo- es hasta años recientes que ha alcanzado un gran auge en el ámbito internacional, principalmente en países desarrollados; en Estados como Guatemala no ha alcanzado su plenitud y avance necesario.

Al mismo tiempo, la inexistencia de una ley que regule esta materia produce efectos negativos en cuanto a la inversión extranjera, en virtud de no permitir un ambiente favorable a la inversión externa en dicho sector.

En términos generales la legislación, sobre el transporte siempre ha sido deficiente, tal y como se demuestra en un documento aprobado por el Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica –Comitran- en el siguiente enunciado: “A nivel nacional, el régimen jurídico del sector transporte está actualmente regulado por diversas leyes, creando en este sector una falta de certeza y de coordinación a nivel legal. A la luz del diagnóstico y de los principios que deben guiar la convergencia de políticas de infraestructura, se requiere una revisión del marco legal existente en cada país”<sup>42</sup>.

Por lo tanto, como puede observarse, no es factible esperar una positiva evolución normativa en materia de transporte multimodal, si en general dentro del sector transporte no se ha producido en los últimos años un creciente progreso en el ámbito jurídico. Además, el transporte multimodal –por su naturaleza- se ha desarrollado a raíz de las necesidades de los usuarios y del mercado, y no en virtud de la creación de la figura en los ordenamientos legales.

Ahora bien, como se menciona al inicio de la investigación, el transporte cumple un rol fundamental para lograr una eficaz circulación y distribución de mercancías; además de contribuir al desarrollo económico del país, al fomentar la formación y expansión de nuevos mercados para los productos guatemaltecos. Es por eso que: “la creación de un entorno seguro y eficiente para el comercio y el transporte requiere la existencia de un ordenamiento jurídico favorable e idóneo. Un marco jurídico que tenga

---

<sup>42</sup> Consejo sectorial de ministros de transporte de centroamérica –Comitran-, **El sector transporte para la competitividad e integración de Centroamérica**, XVII reunión, abril de 1997, [http://www.sieca.org.gt/Sitio\\_publico/Transporte/MarcoLegal/ElSectorTransporteparalaCompetitivaddeCA.htm](http://www.sieca.org.gt/Sitio_publico/Transporte/MarcoLegal/ElSectorTransporteparalaCompetitivaddeCA.htm)

en cuenta la evolución tecnológica, las prácticas comerciales y logre crear certidumbre y previsibilidad es un elemento fundamental de la facilitación efectiva del comercio y del transporte. A la inversa, un marco jurídico anticuado, complejo y fragmentado crea incertidumbre y aumenta el costo de las transacciones, ya que da lugar a numerosas contiendas judiciales y a un aumento de los costos del seguro”.<sup>43</sup>

En este sentido, las leyes guatemaltecas que se aplican al transporte en general y por lo tanto a todo tipo de transporte, –sin regular específicamente el transporte multimodal- son las que a continuación se identificarán; así mismo, se expondrá brevemente el contenido de las mismas.

### 3.1.1. Constitución Política de la República de Guatemala.

La ley suprema de la República de Guatemala -en su Artículo 131- establece el fundamento constitucional del servicio de transporte comercial, así como la importancia económica que el transporte significa para el desarrollo del país. También indica que: se le reconoce de utilidad pública, y por lo tanto, gozan de la protección del Estado todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidas las naves, vehículos, instalaciones y servicios.

El mismo Artículo establece que las terminales, aeropuertos y puertos marítimos comerciales, se consideran bienes de uso público común y así como los servicios del transporte, quedan sujetos únicamente a la jurisdicción de autoridades civiles.

---

<sup>43</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo, **Ob. Cit.**, pág. 6.

Con respecto a la autorización para la prestación de servicios de transporte establece, en el último párrafo del mencionado Artículo, que para la instalación y explotación de cualquier servicio de transporte nacional e internacional, es necesaria la autorización gubernamental. Para este propósito una vez llenados los requisitos legales correspondientes por el solicitante, la autoridad gubernativa deberá extender la autorización inmediatamente.

### 3.1.2. Código de Comercio, Decreto número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala.

En el libro cuatro de las obligaciones y contratos mercantiles del Código de Comercio vigente, se regula lo referente a este contrato, en lo que concierne al transporte de personas y al de cosas, específicamente del Artículo 794 al 823.

En primer lugar norma lo que debe entenderse por contrato de transporte, al indicar que el porteador se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro pasajeros o mercaderías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario. Y además, estatuye que las disposiciones contenidas en el mismo, se aplicarán al transporte por tierra, por agua y por aire.

Dentro del respectivo capítulo se incluye el transporte combinado, que como se afirmó anteriormente es una modalidad del transporte intermodal, pero no tiene el mismo significado que el transporte multimodal -aunque puede llegar a confundirse-, lo cual ya fue aclarado en el capítulo respectivo.

Así mismo, existe una sección específica que regula al transporte de cosas, en donde se contienen aspectos sobre el cargador, la carta de porte, la recepción y entrega de las mercaderías, el flete, vicios ocultos y la presunción de pérdida de las mercaderías, entre otras.

### 3.1.3. Ley de Transportes, Decreto número 253 del Congreso de la República de Guatemala.

La ley de transportes fue sancionada el tres de julio de 1946, es por ello que en ese momento y época determinados cumplió su objetivo, pero en la actualidad con el desarrollo y expansión de la tecnología y el comercio internacional, ya presenta graves deficiencias; además de no regular los sistemas de transporte modernos que han surgido en los últimos años, entre ellos el transporte multimodal.

Dicha ley regula que para el funcionamiento de los servicios de transporte –de carga o pasajeros- se requiere previa autorización y registro por parte del Ministerio de Economía (en la actualidad estas funciones se trasladaron al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda). Además, clasifica el transporte de la siguiente manera:

- Transportes urbanos;
- Transportes extraurbanos; y
- Transportes internacionales.

Indica también, que los servicios de transporte internacionales de carga o pasajeros, por medio de vehículos motorizados, deberán optar por un trayecto fijo a través del territorio de la República, sin que puedan funcionar fuera de la ruta especificada en la autorización.

Con respecto a las empresas de ferrocarriles, de aviación o de navegación, no podrán obtener autorización por sí, ni por medio de sus representantes, para establecer líneas auxiliares de transporte, salvo que el 60% del capital invertido sea aportado por los trabajadores guatemaltecos naturales de la empresa, o en su defecto por los que gocen de esta calidad, aunque no sean trabajadores de dichas compañías.

#### 3.1.4. Ley de Tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala.

Esta ley estatuye que por vehículo se entiende cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule permanente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga y enumera los requisitos que deben reunir los mismos para transitar. En ese sentido, indica que la vía pública se integra por las carreteras, caminos, calles y avenidas, calzadas, viaductos y sus respectivas áreas de derecho de vía, aceras, puentes, pasarelas; los ríos y lagos navegables, mar territorial, demás vías acuáticas, cuyo destino obvio y natural sea la circulación de personas y vehículos. (Artículo dos). Así mismo regula lo referente a las licencias de conducir, registro y placas de circulación de los vehículos, etc.

#### 3.1.5. Código aduanero uniforme centroamericano, Decreto 105-97 del Congreso de la República de Guatemala.

Los Estados que suscribieron el Protocolo mediante el cual se adoptó el Código Aduanero Uniforme Centroamericano denominado CAUCA son: Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua. Al suscribirse el protocolo el siete de enero de 1993, se sustituyó totalmente al anterior código y es el que se encuentra vigente actualmente.

Es de suma importancia analizar el referido código ya que tiene por objeto establecer la legislación aduanera básica de los países signatarios, conforme los requerimientos del Mercado Común Centroamericano y de los instrumentos regionales de la integración; sus normas son aplicables a toda persona, mercancía y medio de transporte que cruce los límites del territorio aduanero de dichos países. En este sentido establece lo referente a los auxiliares de la función pública aduanera, quienes serán: los agentes aduaneros, los depositarios aduaneros, los transportistas aduaneros y otros que así se establezcan. Insta también, las obligaciones que estos tienen para con el sistema aduanero.

Define al transportista aduanero como el auxiliar encargado de las operaciones y los trámites aduaneros relacionados con la presentación ante el Servicio Aduanero del medio de transporte y carga, a fin de gestionar el ingreso, tránsito o salida de las mercancías; es por eso de importancia también para el transporte multimodal, ya que en todo tipo de transporte se realiza la entrada o salida de mercancías.

Con respecto al medio de transporte, dispone que se entenderá como tal, toda nave, aeronave, vagón ferroviario, vehículo automotor, o cualquier otro medio utilizado para el transporte de personas o mercancías. Así mismo establece que el ingreso o salida de personas, mercancías y medios de transporte del territorio aduanero, deberá efectuarse por los lugares y en los horarios habilitados, debiendo presentarse ante la autoridad aduanera competente y cumplir las medidas de control vigentes.

Regula también lo relacionado con la carga, descarga, transbordo, reembarque y almacenamiento temporal de mercancías, el procedimiento de declaración de las mercancías y por último, las infracciones y sanciones.



### 3.2. Importancia de su regulación en la República de Guatemala.

El transporte multimodal requiere regulación propia porque establece una relación contractual entre el expedidor y el operador de transporte multimodal, distinta de las relaciones que unen al primero con los transportistas efectivos en los contratos de transporte unimodal. Además, tanto los sujetos que intervienen en dicho contrato, la responsabilidad del Otm y los límites a dicha responsabilidad, son especialidades de este tipo de transporte que necesitan de una regulación especial para una mayor seguridad en la ejecución del transporte, y también, para responder a la evolución que el comercio ha presentado a nivel internacional; y por último, para que Guatemala pueda ser competitiva en el ámbito internacional.

Así mismo, como lo establece la Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo, “es importante que los comerciantes de los países en desarrollo tengan acceso a servicios de transporte internacional adecuados, independientemente de la nacionalidad del proveedor del servicio. Al mismo tiempo, la participación de los países en desarrollo en la provisión de servicios de transporte internacional forma parte integrante de los esfuerzos por ampliar la base económica y crear o mantener una capacidad de transporte como requisito previo para el desarrollo de vinculaciones económicas. Un cargador o empresario internacional puede hallar varias ventajas en la cooperación con proveedores de servicios locales. Entre ellas, una mejor comprensión del entorno y la cultura locales, una relación sólida con los organismos oficiales y las organizaciones de comercio y transporte, una mejor flexibilidad y adaptabilidad a las condiciones locales, la disponibilidad de una flota de transporte existente y aptitudes lingüísticas. Para mantener esas posibles ventajas, los gobiernos deberían adoptar políticas de fomento y reglamentación dirigidas a crear nuevos proveedores nacionales de servicios y a reforzar los existentes”.<sup>44</sup>

---

<sup>44</sup> *Ibid.*, pág. 8.

“El éxito del desarrollo de los servicios de transporte eficientes depende, no sólo de la infraestructura de transporte básica, sino, lo que es más importante, del establecimiento de mecanismos eficaces que garanticen el uso más eficiente de la infraestructura disponible. En muchos países en desarrollo el problema radica en que la reglamentación, la planificación y la gestión de los diferentes elementos de la infraestructura de apoyo al comercio se llevan a cabo de forma muy inconexa y sin una coordinación eficaz. Las leyes y los reglamentos por los que se rige la realización del comercio, el transporte, la organización de la infraestructura y los servicios de apoyo al comercio con frecuencia son anticuados. Existe, pues, la necesidad de elaborar unas disposiciones políticas y administrativas modernas que permitan salvar las disparidades e incoherencias institucionales y organizativas”.<sup>45</sup>

Por lo tanto, es de gran importancia el crear esta ley para establecer las reglas que disciplinen, el registro de los operadores de transporte multimodal, la autorización de sus servicios para un control más efectivo, las medidas preventivas para mayor seguridad de las cargas, y lo relativo al seguro, entre otros.

Y por último, la misión del Estado es, además la de proveer la infraestructura adecuada que posibilite el desarrollo de dicho transporte, el crear el marco jurídico que garantice las condiciones apropiadas para que los operadores, desarrollen su actividad de manera eficiente. En este sentido, “ya en diversas reuniones el Estado de Guatemala se ha comprometido a cumplir con lo anterior, como se demuestra en la declaración trinacional -suscrita por los gobiernos de El Salvador, Nicaragua y Guatemala- para el establecimiento del corredor interoceánico de transporte multimodal, en donde se comprometen entre otras cosas a:

- Debiera establecerse como vía de comunicación, con carácter de prioridad para el desarrollo y seguridad de los tres Estados, un corredor interoceánico de transporte

---

<sup>45</sup> *Ibid.*, pág. 9.

multimodal, que se extienda desde el Puerto de Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios, Bahía de Amatique, ambos de la República de Guatemala, hasta los Puertos de Cutuco de El Salvador y de Potosí de Nicaragua, en el Golfo de Fonseca, para finalizar en el Puerto de Corinto de Nicaragua.

Con los siguientes fines a conseguir:

- Mejorar la infraestructura necesaria para los accesos a las zonas, incluidas el de las instalaciones portuarias requeridas para este propósito.

- Someter a procesos internos de ratificación los convenios internacionales de transporte multimodal y de facilitación del tráfico marítimo”.<sup>46</sup>

### 3.3. Legislación internacional sobre el transporte multimodal.

En la actualidad, como ya se ha dicho, no existe un régimen internacional que se aplique de manera imperativa al transporte multimodal. La ausencia de un régimen orgánico de la materia deriva, probablemente, de la complejidad intrínseca al transporte multimodal, que, por su naturaleza, puede comprender en sus diferentes combinaciones todos los tipos de transporte (aéreo, marítimo, fluvial, ferroviario y por carretera), atravesando horizontalmente el régimen establecido respectivamente para cada modalidad de transporte.

Existen dos normas internacionales en materia de transporte multimodal:

---

<sup>46</sup> Reunión trinacional de los presidentes de El Salvador, Guatemala y Nicaragua, San Salvador, 2 de mayo de 2000, [www.sica.int/busqueda/busqueda\\_archivo.aspx?Archivo=decl\\_1156\\_1\\_27052005.pdf](http://www.sica.int/busqueda/busqueda_archivo.aspx?Archivo=decl_1156_1_27052005.pdf) -

- El Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías; y
- Las Reglas Unctad/Cci relativas a los documentos de transporte multimodal.

El primero, aún no ha entrado en vigencia por falta de ratificaciones, como se explicará más adelante, a pesar de haber sido aprobado en el año de 1980. y el segundo, no tiene carácter de norma imperativa. Es por eso, que se afirma la falta de un régimen internacional que regule dicho transporte.

Sin embargo, dicho Convenio ha servido de fuente inmediata para la elaboración de diversos instrumentos regionales y nacionales, así como también, puede utilizarse si las partes de común acuerdo así lo disponen. Con respecto a las reglas Unctad/Cci, a pesar de no ser normas de carácter imperativo, han logrado una gran aplicación en la praxis comercial y además, sus reglas se han incorporado en el documento de transporte multimodal FIATA desarrollado con anterioridad.

Es por eso de gran importancia dedicarle un espacio al desarrollo y explicación de dichos textos normativos, así como establecer los antecedentes de cada uno; ya que han constituido la base para la creación de distintas leyes y acuerdos, y porque constituyen el primer antecedente de regulación internacional del transporte multimodal.

Al respecto, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (en el 11º periodo de sesiones llevado a cabo en Sao Paulo en el año 2004), publicó lo siguiente: "El marco jurídico internacional vigente no refleja la evolución tecnológica ni los cambios en las prácticas comerciales. A pesar del rápido crecimiento del transporte multimodal y la contenedorización, no está en vigor ningún régimen uniforme

internacional que regule la responsabilidad en ese tipo de transporte. El presente régimen consiste en una combinación compleja de convenios internacionales destinados a regular el transporte unimodal (por mar, por carretera, por ferrocarril y aéreo), de leyes y reglamentos nacionales, regionales y subregionales diversos y, a menudo, contradictorios y de contratos normalizados. Teniendo en cuenta lo que antecede, varias organizaciones internacionales han empezado a trabajar para lograr una solución aceptable. Un Grupo de Trabajo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) abordó recientemente el examen de un *Proyecto de instrumento sobre el derecho del transporte* destinado a ser aplicado a todo transporte multimodal que comprenda un tramo marítimo. Esta cuestión, evidentemente, es de máxima importancia y exige la atención de todas las entidades, del sector público o el sector privado, interesadas en la facilitación del comercio mundial. También es importante que los países en desarrollo participen en las deliberaciones para velar por que se tengan en cuenta sus intereses<sup>47</sup>.

### 3.3.1. Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías.

A lo largo de los años ha habido varios intentos de elaborar una serie de normas reglamentarias sobre la responsabilidad en el ámbito del transporte multimodal, pero ninguno de ellos ha permitido establecer una uniformidad en el ámbito internacional.

El Consejo Económico Social de la Organización de las Naciones Unidas, conjuntamente con la Organización Marítima Internacional (OMI), con el objeto de posibilitar la adopción por parte de los Estados que conforman la Organización de las Naciones Unidas, de una serie de reglas destinadas a homogeneizar el tratamiento jurídico del transporte multimodal, convocaron durante 1972 a una conferencia para

---

<sup>47</sup> *Ibid.*, pág. 7.

tratar el transporte contenedorizado de carácter internacional. En la misma se establecieron un conjunto de acciones de las que se desprendió la de elaborar un convenio sobre transporte multimodal. En este sentido, en mayo de 1980, en Ginebra, se aprobó el Convenio sobre transporte multimodal internacional; el cual no ha obtenido las 30 ratificaciones necesarias para su entrada en vigor.

En lo que respecta a su estructura, el convenio se aboca al tratamiento de las definiciones de aquellos aspectos operativos relevantes, las distintas modalidades que puede asumir la documentación que acredita la celebración del contrato y regularidad del transporte, las reglas sobre responsabilidad del operador multimodal y del expedidor de las mercancías, el régimen de reclamaciones y acciones vinculadas con el cumplimiento del contrato y cuestiones accesorias –pero de gran importancia- como las que se conectan con las verificaciones aduaneras.

El convenio ha caracterizado, como ya se indicó al inicio de esta investigación, como el transporte que posibilita el porte de mercancías por, al menos, dos modos diferentes de transporte, desde un lugar situado en un país en el que el operador de transporte multimodal toma las mercancías sobre su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente.

Esta normativa internacional tiene aplicación siempre que el transporte multimodal tenga lugar entre orígenes y destinos situados en Estados Parte del convenio. De tal manera, para que sus prescripciones sean invocables, bastará que el operador multimodal recepcione bajo su custodia las cargas en un estado contratante, o que el lugar fijado en el contrato para la entrega de las mercancías pertenezca también a un suscriptor del acuerdo.

Y si además de lo dicho en el párrafo anterior, expresamente se conviniera la aplicación del convenio, todas sus disposiciones serán de cumplimiento obligatorio en el contrato.

Así mismo, debido al carácter de marco general internacional que debe otorgarse al Convenio, su vigencia no afecta la aplicación de ningún otro convenio internacional o ley nacional concerniente a la reglamentación y el control de las operaciones del transporte, ni será, como expresamente lo prevé el Convenio, incompatible con tal aplicación. Por ello el operador de transporte multimodal debe cumplir las leyes aplicables en los países a través de los cuales se desarrolla la operación, así como las disposiciones del Convenio tratado. Además, al inicio, dicho Convenio establece los principios básicos que fundamentan todo su contenido y aplicación:

- Que debe establecerse un justo equilibrio de intereses entre los países desarrollados y los países en desarrollo y que debe lograrse una distribución equitativa de actividades entre esos grupos de países en el transporte multimodal internacional.
  
- Que antes y después de la introducción de toda nueva tecnología en el transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes se pondrán de acuerdo acerca de las condiciones y modalidades de los servicios.
  
- Que los usuarios tienen libertad para elegir entre los servicios multimodales y los servicios de transporte segmentado.

- Que la responsabilidad del operador de transporte multimodal conforme al presente Convenio debe basarse en el principio de la presunción o negligencia.

La normativa de las Naciones Unidas, aunque aún no ha entrado en vigor, ha servido de marco jurídico para precisar los conceptos sobre transporte multimodal y las responsabilidades del operador de transporte multimodal; y además, como ya se ha establecido, ha servido de fuente inmediata para la elaboración de diversos instrumentos regionales y nacionales, y principalmente, pues constituye hasta ahora el único texto orgánico sobre la materia.

### 3.3.2. Las reglas de la Unctad y la Cci relativas a los documentos de transporte multimodal.

Las reglas relativas a los documentos de transporte multimodal fueron elaboradas conjuntamente por el Comité de las Naciones Unidas para el Comercio, la Asistencia y el Desarrollo (Unctad) y por la Cámara de Comercio Internacional (Cci) en 1992 y constituyen un conjunto de normas de naturaleza comercial destinadas a ser tomadas e introducidas en los contratos de transporte multimodal, con el fin de disponer de una reglamentación esencial de esta tipología de contratos.

Esta versión de dichas reglas modifica profundamente aquellas elaborada por la Cci en 1975 (que a su vez constituía una revisión de la primera versión, de 1973). El texto de las reglas de 1975, elaborado sobre el patrón de las reglas de Tokio de 1969, preparado por el Comité Marino Internacional (Cmi), y por el proyecto de convención sobre transporte internacional combinado de mercancías (llamado proyecto Tem) elaborado por el Unidroit, acogía el sistema de responsabilidad del operador de transporte multimodal llamado en red. La doctrina, si bien reconocía la aptitud de las



reglas para desempeñar una función útil, no había dejado de subrayar las perplejidades planteadas por las mismas, especialmente en relación con su carácter de normativa negocial.

A pesar del fundamento de estas críticas, las reglas de la Cci de 1975 tuvieron un éxito considerable y una amplia difusión en la práctica de los tráficos comerciales internacionales, y fueron incorporadas en varios documentos de transporte pro-forma ampliamente utilizados en la práctica.

La elaboración y aprobación de la tantas veces mencionada Convención de Ginebra de 1980 habría debido superar la necesidad misma de un sistema de normas pactadas. Sin embargo, la no entrada en vigor de la convención después de más de 10 años de su ratificación indujo a que la Unctad y la Cci elaboraran un nuevo texto de las reglas. Por esa razón se elaboraron una serie de recomendaciones formuladas a través de reglas, que sin ostentar el carácter de normas imperativas, han venido siendo utilizadas e incorporadas a los contratos usuales de transporte sucesivo.

La naturaleza no mandatoria de las reglas tratadas, así como su adecuación a los principales plexos normativos en materia de navegación marítima y aérea de carácter internacional, han llevado a extender su utilización, básicamente en lo concerniente al aspecto documental de la contratación uni y multimodal. En este sentido, las reglas Unctad/Cci guardan armonía con las reglas de la Haya y Haya/Visby, así como con las normas documentales establecidas por la Fiata para el transporte aéreo de mercaderías. Y además, como ya fue expuesto, las reglas Unctad/Cci relativas a los documentos de transporte multimodal, se han incorporado a los documentos específicos: bill of lading de la Fiata, y al Multidoc 95 del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO).

En cuanto a su forma y efectos de incorporación, cabe precisar lo siguiente:

- Las reglas tienen solo naturaleza contractual, y en consecuencia su aplicación queda circunscripta a su adopción dentro del contrato de transporte de que se trate.
  
- No se requieren formalidades específicas, y pueden ser adoptadas tanto para la operación bajo un solo modo de transporte, como dentro de la contratación multimodal, pero debe quedar expresamente establecido que el contrato se celebra y perfecciona bajo su órbita.
  
- Incorporadas en forma expresa al contrato, se entiende que sus partes han acordado que resulte reemplazada toda otra prescripción que se oponga a las reglas, excepto aquellas a través de las cuales se incremente la responsabilidad o las obligaciones a cargo del operador de transporte multimodal, siempre y cuando no existan normas obligatorias incorporadas a las leyes nacionales o tratados internacionales aplicables que impidan esa extensión de responsabilidad.

Las reglas Unctad/Cci contienen además disposiciones de carácter general sobre el ámbito de aplicación y sobre las definiciones; disposiciones sobre el valor probatorio del documento de transporte multimodal; disposiciones en materia de responsabilidad del Otm y sus respectivas limitaciones o términos y disposiciones en materia de responsabilidad del remitente; además, por último, diferentes disposiciones en materia de prescripción, aplicabilidad de las reglas a las acciones por responsabilidad aquiliana o a los agentes y dependientes del Otm y sobre la ley imperativa.



## CAPÍTULO IV

### 4. El transporte multimodal en el derecho comparado.

#### 4.1. Brasil.

El 19 de febrero de 1998 se creó la ley No. 9.611 que reguló las operaciones de transporte multimodal en la República Federativa de Brasil. Esta ley reemplazó a su similar No. 6.288 que había contenido jurídicamente la materia desde 1975. Como puede observarse, desde el año 1975 ya se encontraba regulada esta modalidad de transporte en dicho país, esto como consecuencia de que Brasil es uno de los países suramericanos más competentes a nivel comercial, ya que es uno de los mayores exportadores e importadores del mundo, “Sólo en el año 2007, Brasil elevó su superávit comercial agrícola hasta la cifra récord de 49,700 millones de dólares”.<sup>48</sup>

Esta ley define al transporte multimodal como: aquel que, regido por un único contrato, utiliza dos o más modalidades de transporte, desde el origen hasta el destino, siendo ejecutado bajo la responsabilidad única de un operador de transporte multimodal. Por lo tanto, como puede advertirse, esta definición no se aparta de los elementos característicos del multimodalismo que ya se han considerado anteriormente. Además, la norma brasileña regula, dos tipos de transporte multimodal: el nacional, es decir, el ejecutado entre puntos de origen y destino ubicados en el territorio brasileño; y el internacional, cuando el punto de embarque o el punto de destino estuviere ubicado fuera de dicho territorio.

---

<sup>48</sup> Soitu.es, [www.soitu.com](http://www.soitu.com), **Brasil aumenta sus exportaciones agrícolas hacia la unión europea y el resto del mundo**, 15 de enero de 2008, [http://www.soitu.es/soitu/2008/01/15/info/1200412612\\_749714.html](http://www.soitu.es/soitu/2008/01/15/info/1200412612_749714.html).

Asimismo, dentro de las soluciones aportadas por el régimen, merece destacarse que las regulaciones destinadas al transporte multimodal internacional se armonizan con los acuerdos, tratados o convenciones que la República del Brasil haya suscrito, estableciendo la aplicabilidad de éstos por sobre el texto legal analizado.

De acuerdo a dicha ley, el transporte multimodal de cargas comprende no solo la operación de transporte propiamente dicha –desplazamiento de las cargas- sino también los servicios que se vinculan y posibilitan el transporte, tales como: recepción, unitarización, desunitarización, movimiento, almacenaje, distribución y entrega a quien resulte destinatario, servicios que seguirán el régimen de la ley. Así como también se regirán por dichas normas, las actividades accesorias o complementarias que se estipulen en la contratación, llegando incluso a incorporarse a dicha definición, la consolidación y desconsolidación documental, esto es, la actividad de deslindar de los documentos que acreditan la ejecución del transporte las cargas parciales que se van agregando o desagregando de cada uno de los contingentes.

Conforme la norma, sólo las personas jurídicas pueden adquirir el carácter de operadores multimodales, quedando excluidas de dicha actividad las personas individuales. Esto como consecuencia de que define al operador de transporte multimodal de la siguiente forma: es la persona jurídica contratada como principal para la realización del transporte multimodal de cargas desde el origen hasta el destino, por medios propios o por intermedio de terceros. Esto último, no implica que deba efectuar las operaciones por medios propios, sino que puede contratar a terceros. Así mismo, se exige, para suscribir contratos y asumir operaciones de orden multimodal, estar previamente registrado en el órgano federal de control. Cumplido este requisito, que implica la habilitación como operador multimodal, podrá emitir el *conocimiento de transporte multimodal de cargas* –como lo llama dicha ley-, instrumento que formaliza, tanto en el orden interno como en el internacional, el respectivo contrato.

La responsabilidad que asume el operador de transporte multimodal alcanza:

- A la ejecución de los servicios pactados, sea por cuenta propia o de terceros, desde que toma a su cargo las mercaderías hasta su entrega de destino.
  
- A los perjuicios resultantes por la pérdida, daños o averías de las cargas bajo su custodia, así como por los emergentes de atraso en la entrega, cuando el plazo se hubiera acordado.
  
- A las acciones u omisiones de sus empleados directos, agentes, terceros contratados o subcontratados para la ejecución de los servicios de transporte multimodal.

También se ha seguido el principio universal, en lo pertinente a la extensión temporal de la responsabilidad, estableciéndose que ella dura desde la recepción de la carga hasta su entrega al destinatario. Cabe aclarar el concepto, agregando que la recepción por el destinatario solo es liberatoria de la responsabilidad del operador cuando es formalizada sin protestas o reservas del receptor habilitado.

Con respecto a la limitación de la responsabilidad del operador de transporte multimodal, sigue la línea de las reglas Unctad/Cci, es decir, establece las mismas sumas señaladas en dichas reglas. Y por último, con respecto a las demás materias, no se separa de lo ya considerado a lo largo de la presente investigación, es decir, no se separa de los lineamientos y principios aceptados internacionalmente y regulados por la Convención de Ginebra o por las reglas Unctad/Cci.

## 4.2. Argentina.

La ley 24.921 relativa al transporte multimodal de mercancías fue sancionada el nueve de diciembre de 1997 por el Congreso de Argentina. Esta, es la primera vez que la República Argentina cuenta con una norma que trata en forma conjunta los efectos jurídicos de las operaciones de transporte multimodal.

Consecuentemente, se ha dado un paso fundacional para viabilizar el desarrollo efectivo del transporte multimodal garantizado por una normativa específica, al definirse las características y alcances del documento de transporte multimodal, la responsabilidad del operador, la que corresponde al expedidor de las cargas, el régimen de aviso y de constatación de daños, así como el tiempo para el ejercicio de las distintas acciones que se desprenden de este tipo de transporte.

“Es dable aclarar que, la ley aún no ha sido materia de reglamentación y que consecuentemente algunos de sus institutos no se han puesto todavía en funcionamiento, sin perjuicio de hallarse plenamente vigente. Ejemplo de ellos es el registro de operadores de transporte multimodal, presentado por el Artículo 49 de la norma como requisito indispensable para ejercer la actividad de operador de transporte multimodal”.<sup>49</sup> La presente ley en su Artículo uno establece que la misma se aplica al transporte multimodal de mercaderías realizado en el ámbito nacional y el transporte internacional cuando el lugar de destino previsto contractualmente por las partes se encuentre situado en jurisdicción de la República Argentina.

---

<sup>49</sup> Corcuera y Sgut, **Ob. Cit.**, pág. 57.

La definición de transporte multimodal que se encuentra regulada en la ley en análisis, no ha seguido estrictamente la que exponen el Convenio de Ginebra y el acuerdo del MERCOSUR –que más adelante se examinará-; sin embargo, todos los elementos que conceptualizan jurídicamente a esta operación de transporte se encuentran enunciados. Dicha definición es la siguiente: Transporte multimodal de mercaderías es el que se realiza en virtud de un contrato de transporte multimodal utilizando como mínimo, dos modos diferentes de porteo a través de un solo operador, que deberá emitir un documento único para toda la operación, percibir un solo flete y asumir la responsabilidad por su cumplimiento, sin perjuicio de que comprenda además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenada, manipulación o entrega al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados en origen y destino, incluso los de consolidación y desconsolidación de las mercaderías, cumplimentando las normas legales vigentes.

Ahora bien, con respecto al operador de transporte multimodal, éste aparece con las características consagradas universalmente. Por ello podrá ser porteador o no, podrá actuar por sí o por representante, pero fundamentalmente deberá hacer recaer todos los efectos del contrato de transporte multimodal actuando como el principal obligado, y no como mero agente de aquellos que efectivamente participen en las operaciones.

En este sentido, la ley Argentina ha adoptado un criterio amplio en cuanto al reconocimiento de las personas que pueden ejercer como operadores multimodales, ya que admite que personas individuales puedan asumir ese carácter, diferenciándose de esta manera de las previsiones del acuerdo MERCOSUR y de la ley brasileña ya analizada.



Además, consciente de la importancia que revisten los aspectos infraestructurales para un adecuado desenvolvimiento del transporte multimodal, la ley definió el concepto de estación de transferencia o interfaces como: una instalación, tal como la de puertos fluviales, lacustres, marítimos, depósitos fiscales, almacenes, puertos secos, aeropuertos, playas para el transporte terrestre, ferroviario o carretero u otras similares, sobre la que convergen distintos modos de transporte, con adecuada infraestructura y dotada de equipos para el manipuleo de las cargas y sus respectivos embalajes (contenedores, paletas, bolsas o cualquier otro que pudiere utilizarse), aptos para realizar la transferencia de un modo a otro de transportes en forma eficiente y segura.

Refuerza lo anterior, la característica que la propia ley le atribuyó al concepto de terminal de cargas, requiriendo que en la misma, además de tener lugar el almacenamiento de contenedores u otras unidades, se puedan realizar las tareas vinculadas a la unitarización de las mercaderías, así como las de consolidación de contenedores y otros elementos del equipo de transporte.

Ahora, con respecto a uno de los temas esenciales del transporte multimodal, es decir la responsabilidad del Otm, la ley establece que éste resulta ser frente al expedidor o consignatario de las cargas, el único responsable de las consecuencias que acarrea su accionar o al de las personas que realizan efectivamente los servicios de transporte o aquellos vinculados o complementarios a éste, desde que recibe la mercadería bajo su custodia, en forma directa o indirecta, y hasta que se verifica la entrega a quien se encuentre legitimado para su recepción.

Por lo tanto, toda pérdida, daño o demora en la entrega, son eventos generadores de la responsabilidad del operador siempre que las causas de tales acontecimientos hayan tenido lugar cuando la mercadería se encontraba bajo su custodia. Por su parte,

serán regidos por normas específicas los daños localizados, es decir, aquellos que se hayan producido en un modo determinado de transporte y para los cuales la ley haya establecido sistemas especiales de responsabilidad.

El monto de la indemnización a cargo del operador de transporte multimodal guarda relación con el valor de las mercaderías perdidas o dañadas. Para su fijación se estará al que corresponde en el lugar y momento de la entrega, conforme lo establezca el documento de transporte multimodal. Sin embargo, tal cifra indemnizatoria no excederá aquellos límites que se fijan en normas específicas aplicables, cuando pueda demostrarse que el daño por la pérdida total o parcial, la avería o la demora en la entrega, tuvo lugar en el transporte por agua o en el de carácter aéreo.

Ahora bien, en caso de que en la ejecución del servicio, incluidas las operaciones de transferencias o depósito, no se pueda establecer cuando se produjo el daño, o si él tuvo lugar durante el tramo ferroviario o carretero, la indemnización no excederá el límite de 400 pesos argentinos oro por bulto afectado. Y en el caso de transporte de mercadería a granel, el límite de responsabilidad será de 400 pesos argentinos oro por unidad de flete. Es por eso, que cabe resaltar que la ley argentina ha adoptado un límite de responsabilidad superior al de la Convención de Ginebra y al de las reglas de la Unctad/Cci.

Por último, como ya se mencionó anteriormente, es indispensable para ser considerado operador de transporte multimodal encontrarse inscrito en el registro creado por la ley, que estará a cargo de la autoridad nacional competente en el área de transporte. Los requisitos para obtener la inscripción son:

- Establecer el domicilio o representación legal en territorio nacional.
- Acreditar y mantener un patrimonio mínimo en bienes registrables equivalente a cien mil pesos.

- Inscripción en la Inspección General de Justicia o en la matrícula de comerciantes si se trata de una persona física –individual-.
- Hallarse inscrito como agente de transporte aduanero y como operador de contenedores.

La vigencia de dicha inscripción será de cinco años, renovables por periodos iguales.

#### 4.3. Acuerdo de transporte multimodal internacional entre los Estados parte del MERCOSUR.

En 1994, el Mercado Común del Sur –MERCOSUR-, mediante la decisión 15, aprobó el acuerdo de facilitación para el transporte multimodal, de dicha instancia de integración. El Mercosur esta integrado por los siguientes Estados: la República de Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay. Esta iniciativa tuvo su génesis en la necesidad de arbitrar acciones que redunden en una utilización eficaz de la infraestructura de los movimientos de la región.

El marco de aplicación, contenido y soluciones del Acuerdo Mercosur, aprobado por decisión del Consejo del Mercado Común, no varía sustancialmente de otras normativas en la materia.

En ese sentido, este acuerdo presenta una definición de transporte multimodal de mercancías que sigue a la adoptada por la Convención de Ginebra. En efecto, a la acción del porte de mercaderías por dos modos diferentes de transporte, por lo menos,

ha anexado toda la gama de servicios que se vinculan directamente con la actividad transportadora, al igual que las leyes analizadas anteriormente. De tal manera, dentro de la significación del multimodalismo, quedan comprendidos la recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenaje, manipulación y entrega al destinatario, más cualquier otro servicio contratado entre el origen y el destino del transporte, incluidos los de consolidación y desconsolidación de las cargas.

Así también, el Acuerdo circunscribe a las personas jurídicas la posibilidad de actuar como operador multimodal, no modificando la caracterización de este sujeto, por lo que -como es regla universal- éste asume la responsabilidad por el cumplimiento del contrato, absorbiendo todos los efectos que genera la prestación, incluidos los que provienen del accionar de los porteadores que efectivamente ejecutan el transporte o parte de él, y el de aquellas personas que se encuentran a cargo de la unitarización de cargas, consolidación o desconsolidación de mercaderías y demás actividades accesorias a la operación multimodal.

Con respecto al ámbito de aplicación del mismo, sigue el criterio dual establecido por la Convención de Ginebra; y por lo tanto, se aplicará a aquellos contratos en los cuales el operador multimodal tome a su cargo las mercaderías en territorio de un Estado del Mercosur; o cuando el lugar fijado contractualmente y hecho relevante a través del documento o conocimiento de transporte multimodal para la entrega de las mercaderías, esté situado también en un país miembro.

Cabe destacar que el presente Acuerdo es de carácter internacional, por lo que el mismo no se aplica en las operaciones internas de dichos países.

En lo referente al documento o conocimiento de transporte multimodal, dicho Acuerdo establece que sus disposiciones se aplicarán siempre que existiere en el documento la mención expresa de que se emite bajo la vigencia de la citada norma. De este modo, dándose cumplimiento al requisito apuntado, las previsiones de dicho acuerdo prevalecerán sobre toda cláusula adicional del contrato que las contraríe. Como única excepción a lo anterior, se destacan aquellas cláusulas que se pacten para ampliar la responsabilidad del operador multimodal.

El tratamiento de la responsabilidad del operador multimodal plasmada en el Acuerdo no ha variado respecto de las soluciones que en general establecen para el tema las normativas en la materia. Al respecto, los efectos del transporte tienen lugar dentro del término comprendido entre el momento en que recibe las mercancías bajo su custodia hasta la entrega de ellas al destinatario.

Conforme a este Acuerdo, la responsabilidad del operador de transporte multimodal, también se extiende no sólo a las acciones u omisiones de sus empleados o agentes, sino también, a las de aquéllos que de cualquier manera hayan sido contratados para posibilitar el cumplimiento del contrato, sean estos últimos los portadores efectivos o prestadores de servicios complementarios o accesorios al transporte propiamente dicho. Así mismo, la responsabilidad del operador se extiende a las pérdidas y daños de las mercaderías y los perjuicios vinculados a los atrasos en la entrega.

Por otra parte, el operador queda exento de la responsabilidad si éste prueba que la pérdida, el daño o el retraso han tenido lugar debido al acaecimiento de uno o varios de los siguientes hechos:

- Hecho imputable al expedidor o consignatario de la carga.
- Vicio propio u oculto de las mercaderías.

- Fuerza mayor o caso fortuito debidamente comprobados.
- Huelgas, motines o lock-outs.
- Dificultades impeditivas del transporte y otros actos ajenos al operador multimodal que imposibiliten el cumplimiento del contrato.

Si la entrega no se hubiera completado dentro de los 90 días corridos desde la fecha en que debió cumplimentarse, el consignatario podrá considerar a las mercaderías como pérdidas; al igual que en las anteriores legislaciones nacionales e internacionales que se han analizado.

Al respecto del límite de la responsabilidad del operador de transporte multimodal, el Acuerdo Mercosur establece que en el supuesto de pérdida o daño de las mercancías, el monto de las indemnizaciones a cargo del operador de transporte no podrá superar el que corresponda al valor de aquéllas, en el lugar y tiempo de la entrega al consignatario o en el determinado en el contrato a tal efecto.

En caso de que en el documento de transporte multimodal no existan constancias de la naturaleza y el valor de las mercancías provenientes de la declaración del cargador o expedidor, la responsabilidad del operador de transporte multimodal quedará limitada al valor que cada uno de los Estados parte haya realizado en la declaración que se formuló al concluir dicho Acuerdo; específicamente en el Anexo I. Brasil, Paraguay y Uruguay han continuado el seguimiento de las pautas consagradas en las reglas Unctad/Cci, es decir, que el límite es de 666,67 DEG por volumen o unidad de carga, o por 2,00 DEG por kilo de peso bruto de las mercaderías pérdidas si este valor fuera superior.

Por el contrario, Argentina ha adoptado otro criterio para la adopción de éste límite al preferir referenciar la cuantía de indemnización máxima a una pauta interna, la moneda *peso argentino oro* cuya cotización establece el Banco Central de esta Nación. Consecuentemente, en caso de falta de declaración de valor por el expedidor, el límite de las indemnizaciones se ubica en una suma que no podrá exceder de 400 pesos argentinos oro por unidad de volumen o pieza afectada, o de 10 pesos argentinos oro por kilo del volumen o piezas afectadas, si este valor fuera superior.

Por último es importante agregar, en referencia al Acuerdo Mercosur: “A diferencia de la Comunidad Andina –como veremos más adelante-, los acuerdos suscritos dentro del MERCOSUR, deben internalizarse de conformidad con las legislaciones domésticas de los países miembros. La incorporación del Acuerdo sobre Transporte Multimodal a la legislación de los países miembros del mencionado proceso de integración, ha permitido que en Argentina, Brasil y Paraguay, dicho Acuerdo se pueda decir que tiene carácter *vinculante*. En la República Oriental del Uruguay, el Tribunal de lo Contencioso Administrativo de dicho país, declaró nulo el Decreto 299/95 a través del cual se internalizó el referido Acuerdo”<sup>50</sup>.

#### 4.4. Acuerdo de la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

En la Comunidad Andina de Naciones, a través de la Decisión 331 del cuatro de marzo de 1993, modificada posteriormente por la Decisión 393 del nueve de julio de 1996, con seguimiento preponderante a las Reglas de la Unctad/Cci, se plasmó el régimen de transporte multimodal comunitario. Los miembros de la Comunidad Andina son: Bolivia, Ecuador, Perú y Venezuela. Por otra parte, por medio de la resolución 425 de la Comunidad Andina se creó el reglamento para el registro de operadores de

---

<sup>50</sup> Pejovés Macedo, **Ob. Cit.**, pág. 4.

transporte multimodal internacional; en donde se establecen los requisitos y los aspectos instrumentales para su registro.

En referencia al presente acuerdo se establece lo siguiente: “Las Decisiones aprobadas por la hoy denominada Comisión de la Comunidad Andina, son normas supranacionales o comunitarias, y tienen el carácter de reunir efectos jurídicos de: aplicabilidad directa –no necesitan ser internalizadas-, inmediatez en su aplicación –rigen desde el día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Comunidad Andina- y primacía sobre las normas nacionales, tal como lo establece el Tratado de Creación del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina”<sup>51</sup>.

El ámbito de aplicación del Acuerdo, prevé que sus reglas serán aplicables a aquellos contratos de transporte multimodal en los que el lugar de expedición o de entrega de las mercaderías se encuentre localizado en alguno de los países miembros. Así mismo, también quedan comprendidas dentro del ámbito regulatorio del Acuerdo, la participación y funcionamiento de los operadores de transporte multimodal de terceros países, en tanto y cuanto el transporte tenga por origen o destino uno de los países suscriptores.

Con respecto a la definición de transporte multimodal, sigue los lineamientos de la Convención de Ginebra, ya que indica la siguiente: es el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único contrato de transporte multimodal, desde un lugar en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega. Al igual, que la Convención de Ginebra, las reglas Unctad/Cci y la ley de Argentina, si acepta que toda persona (jurídica e individual) pueda tener la categoría de operador de transporte multimodal, si ha cumplido con los requisitos establecidos en el mismo. Y en

---

<sup>51</sup> **Ibid**, pág. 4.



lo referente a la responsabilidad del operador de transporte multimodal, es donde las reformas introducidas al régimen por la decisión 393, resultan más significativas.

En ese sentido, el Acuerdo establece que la responsabilidad del operador de transporte multimodal abarca el periodo comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento que las entrega. Así mismo, se pone en cabeza del operador de transporte multimodal, la responsabilidad por pérdida, daño o demora, si dichos eventos tienen lugar en el periodo antes indicado, salvo que, con carga de la prueba a su cargo, demuestre que tanto él, como sus empleados, agentes incluidos los transportistas efectivos, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

También se exonera de responsabilidad al operador de transporte multimodal cuando pruebe que el hecho que ha causado tales pérdidas, deterioro o retraso ha sobrevenido durante ese transporte, por una o más de las circunstancias siguientes:

- Acto u omisión del expedidor, de su consignatario o de su representante o agente;
- Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías;
- Manipuleo, carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el expedidor, el consignatario o por su representante o agente;
- Vicio propio u oculto de las mercancías;
- Huelga, lock-out, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del Operador del Transporte Multimodal, debidamente comprobados.

En relación al carácter del daño, el texto formula la distinción universalmente adoptada entre aquel que se encuentra localizado y el no localizado, para establecer

que normativa con respecto a la responsabilidad del Otm se aplica al caso. En este sentido, establece que: Cuando la pérdida o el deterioro de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del Transporte Multimodal, respecto de la cual un convenio internacional aplicable o la ley nacional imperativa hubiera establecido un límite de responsabilidad más alto que el previsto entre las partes, se aplicará dicho límite.

Con respecto al retraso en la entrega de las mercancías y cuando deben de considerarse pérdidas las no entregadas, sigue las reglas aceptadas por la mayoría de normativas analizadas. Es decir, establece que hay retraso cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un Otm diligente. Y en cuanto a, cuándo deben considerarse pérdidas, también se acepta el plazo de 90 días.

Ahora, en el tema del régimen de limitación la responsabilidad la normativa Andina adopta para su fijación, la solución contenida en las reglas Unctad/Cci. En ese sentido, cuando no se hubiere declarado la naturaleza y el valor de las mercancías por el expedidor antes de que el Otm las haya tomado bajo su custodia, la responsabilidad estará limitada a una suma máxima equivalente a 666,67 DEG por bulto o por unidad o a 2,00 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

Así también, si el transporte multimodal no incluye, conforme al contrato, el transporte de mercancías por mar o vías de navegación interior, la responsabilidad del operador de transporte multimodal estará limitada a una suma máxima equivalente a 8,33 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas. Y Para

el caso de demora, cuando esta sea atribuible al Otm, su responsabilidad quedará limitada a una suma que no excederá del equivalente al flete.

Y por último, las causales de pérdida del beneficio de la limitación de la responsabilidad, siguen en forma lineal las previstas en la Convención de Ginebra y las reglas Unctad/Cci.

#### 4.5. México.

En México no existe armonía en cuanto a la regulación de este tipo de transporte, ya que en el tema inciden distintos ordenamientos legales; sin embargo se encuentra vigente el reglamento para el transporte multimodal internacional, el cual fue creado en 1989.

“Otro problema que se observa es que el Reglamento para el Transporte Multimodal presenta inconsistencias; entre ellas destacan las contradicciones con el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. El mencionado convenio, no se encuentra vigente a nivel internacional, pero sí expresa la postura mexicana sobre el tema; por lo tanto, dichas posturas deberán ser coherentes con la legislación nacional, evitando con esto los problemas concomitantes en su aplicación; sobre todo, porque en derecho internacional existe el principio de que un Estado, al ratificar un tratado internacional, debe evitar que los dispositivos nacionales obstaculicen o frustren los fines del tratado ratificado. La principal contradicción entre ambos ordenamientos se presenta en que el Convenio remite a las diferentes limitaciones de responsabilidad del transportista frente al dueño de la carga y el reglamento es omiso en indicar la limitación. En ese sentido, el mismo autor establece también lo siguiente: La Ley de Navegación vigente prevé

expresamente que para el transporte multimodal aplicarán las disposiciones contenidas en el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, por lo que sin importar su origen internacional, dichos preceptos conviven en nuestro sistema normativo por disposición expresa de la ley y acentúan la necesidad de armonizar nuestro marco normativo para el transporte multimodal”<sup>52</sup>.

En seguimiento de lo anterior, es importante entonces realizar una síntesis de lo regulado por dicho reglamento. Al respecto establece que, el mismo se aplicará en todo lo relativo al movimiento de mercancías en transporte multimodal internacional, a los puertos marítimos y terrestres nacionales, terminales interiores, bodegas o cualquier otra instalación en que podrán hacerse maniobras para su carga y descarga en función de las obras e instalaciones; a los seguros y tarifas relacionadas con este tipo de transporte y regulará la actividad del operador de transporte multimodal internacional. Además indica que las disposiciones del mencionado reglamento no afectarán el derecho del usuario a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado.

Con respecto al operador de transporte multimodal, lo define como la persona moral autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y transportes que celebra un contrato de transporte multimodal internacional y que actúa como principal y asume frente al usuario la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

De conformidad con lo anterior, es dicha Secretaría la encargada de emitir la autorización para que los operadores de transporte multimodal puedan prestar sus

---

<sup>52</sup> Ringenbach, Jorge, **Generalidades normativas del transporte multimodal en México**, <http://www.ringenbach.org/2005/09/14/generalidades-normativas-del-transporte-multimodal-en-mexico/>. (10 de marzo de 2008).

servicios, previo cumplimiento de los requisitos que el mismo reglamento señala. También es importante señalar que por *persona moral* se entiende a toda entidad formada para la realización de los fines colectivos y permanentes de los hombres, a la que el derecho objetivo reconoce capacidad para tener derechos y obligaciones. Es decir, en pocas palabras, que se le debe entender como persona jurídica colectiva.

Esto significa, que en la legislación mexicana, al igual que en otras analizadas con anterioridad, solo las personas jurídicas –colectivas- pueden tener el carácter de operadores de transporte multimodal.

Ahora bien, en lo referente a la responsabilidad del Otm, el reglamento establece que éste es responsable de las mercancías o bienes desde el momento en que éste o cualquiera de sus representantes o agentes reciban la mercancía del usuario o de sus representantes hasta el momento de la entrega de la misma al destinatario. Y por lo tanto responderá por la pérdida total o parcial de las mercancías, de los daños o averías experimentados a los mismos y por último, de la demora en su entrega. Como puede observarse, lo preceptuado no se diferencia de lo aceptado en la mayoría de legislaciones internacionales, regionales y nacionales analizadas.

Así mismo, con respecto a la exoneración de responsabilidad del Otm, regula que éste no será responsable de las pérdidas, daños o de las demoras de las mercancías cuando se deban a vicios ocultos de los mismos, o bien como consecuencia de caso fortuito o de fuerza mayor.

Y por último, como ya se mencionó anteriormente, el reglamento no establece ningún aspecto sobre el régimen de limitación de la responsabilidad del operador de transporte multimodal. Por lo tanto, como México ya ratificó el Convenio de Ginebra

relativo a este tipo de transporte, se presume que se acepta y aplica lo que este regula; sin embargo, al no haber entrado en vigencia dicho convenio aún, existe una laguna legal con respecto a esta materia.



## CONCLUSIONES

1. El Estado de Guatemala no ha desarrollado las capacidades e infraestructura necesarias para el desarrollo de un transporte multimodal eficiente, toda vez que las condiciones de traslado no se adaptan a las necesidades comunicacionales y comerciales que requiere dicho transporte para su realización.
2. La determinación de la responsabilidad del operador de transporte multimodal y los límites de la misma es muy importante para la eficaz ejecución de dicho contrato, en este sentido, el Estado de Guatemala y la región centroamericana aún no cuentan con una regulación normativa respecto de dichos sujetos, con lo cual no se da certeza a las responsabilidades y límite de las mismas.
3. La inexistencia de una norma reguladora del transporte multimodal internacional de mercancías en la República de Guatemala, genera la aplicación supletoria de normas comerciales nacionales, así como de tratados internacionales al respecto; con lo cual no se generan las condiciones necesarias para la protección del transportista y el usuario de dicho transporte.
4. A pesar de los avances en materia comercial y de competitividad en Centroamérica, aún es inexistente la discusión de la necesidad de generar tratados o convenios regionales dirigidos a establecer los parámetros para la regulación integral del transporte multimodal internacional de mercancías.





## RECOMENDACIONES

1. Es indispensable que el Estado de Guatemala inicie la modernización de la infraestructura comunicacional y comercial, a través de la construcción e innovación de los puertos marítimos, aéreos y terrestres, así como de carreteras y otras vías de transporte; esto con la visión de favorecer las importaciones y exportaciones de mercancías por medio del transporte multimodal.
2. Tomando en consideración el Convenio de Ginebra, el Congreso de la República de Guatemala y la región centroamericana, a través de una reunión de los presidentes respectivos, deben fijar, mediante una normativa democrática y moderna, lo referente a las responsabilidades y límites a la misma, de los operadores de transporte multimodal.
3. El Congreso de la República de Guatemala, al tenor de la necesidad de una norma nacional sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, debe iniciar las discusiones para su regulación; lo cual puede ser realizado mediante dos vías: la creación de una norma específica que observe los estándares internacionales referentes al transporte en cuestión o, la inclusión dentro del Código de Comercio actual del transporte multimodal internacional de mercancías
4. El Estado de Guatemala, por medio del Organismo Ejecutivo, específicamente el Ministerio de Relaciones Exteriores y el de Economía, debe procurar que todas las acciones políticas en materia de integración comercial centroamericana tengan presente la creación de acuerdos o tratados regionales tendientes a la concreción de parámetros sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, de tal suerte que se genere la unificación de

condiciones para el desarrollo normativo, infraestructural y comercial del transporte multimodal.

## BIBLIOGRAFÍA

- Araujo Ibarra, Consultores en negocios internacionales**, [características del transporte multimodal], <http://portal.araujoibarra.com/biblioteca-y-articulos/logistica-global/caracteristicas-del-transporte-multimodal> (4 de septiembre de 2007).
- BOLUDA, Óscar. Transporte multimodal.** [http://webs.ono.com/modulos/casos/TIM\\_TRANSPORTEMULTIMODAL.htm](http://webs.ono.com/modulos/casos/TIM_TRANSPORTEMULTIMODAL.htm). (10 de septiembre de 2007).
- Caja de ahorros del mediterráneo. «**Los incoterms: la herramienta imprescindible para la empresa en el comercio internacional,**» <http://www.expertextil.cat/documents/Los%20incoterms.pdf> (23 de abril de 2008).
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo –Unctad-. **La facilitación del comercio y del transporte: Creación de un entorno seguro y eficiente para el comercio.** Sao Paulo, Brasil. 2004.
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo –Unctad-. **Reglamentación internacional de la responsabilidad en el transporte multimodal y formulario sobre la importancia de la regulación del transporte multimodal.** Ginebra: (s.e.), 2002.
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo (UNCTAD), Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias (COCAAP). **El transporte multimodal internacional en América Central.** El Salvador: (s.e.), 1978.
- Consejo sectorial de ministros de transporte de centroamérica –Comitran-. **El sector transporte para la competitividad e integración de Centroamérica**, XVII reunión. Abril de 1997, [http://www.sieca.org.gt/Sitio\\_publico/Transporte/MarcoLegal/EISectorTransporteparalaCompetitividadCA.htm](http://www.sieca.org.gt/Sitio_publico/Transporte/MarcoLegal/EISectorTransporteparalaCompetitividadCA.htm).
- CORCUERA IBÁÑEZ, Alberto y Martín Sgut. Informe final: transporte multimodal en Sudamérica, hacia una articulación normativa de carácter regional.** FONPLATA. Santa Cruz de la Sierra, Bolivia: (s.e.), 2003.
- DARDÓN, Byron. «Puertos: Guatemala recibió más carga,»** <http://www.prensalibre.com> (sábado 24 de febrero de 2007).
- GONZÁLES, Patricia. «En Izabal crean la carrera de administración portuaria,»** <http://www.elperiodico.com.gt/es/20060228/actualidad/25123/> (28 de febrero de 2006).
- GONZÁLES PORRAS, José Manuel, Modificaciones Convencionales de la Responsabilidad Civil.** Revista de Derecho Mercantil, no. 150 (oct – dic 1978).

Instituto Español de Comercio Exterior, «**Manual 7: Transporte y logística, Aprendiendo a exportar,**» [http://www.aprendiendoaexportar.com/FicherosEstaticos/auto/0307/07\\_27982\\_.pdf](http://www.aprendiendoaexportar.com/FicherosEstaticos/auto/0307/07_27982_.pdf). (21 de abril de 2008)

MERCADO H., Salvador. **Comercio internacional I, mercadotecnia internacional -importación-exportación-**. 4a. ed.; México: Ed. Limusa, Noriega editores, 2000.

**Negociosgt**, [www.negociosgt.com/main.php?id\\_area=3&](http://www.negociosgt.com/main.php?id_area=3&) (5 de septiembre de 2007).

PEJOVÉS MACEDO, José Antonio. «**La armonización de la normativa sobre transporte multimodal en los países participantes en la iniciativa para la integración de la infraestructura regional sudamericana (iirsa),**» 2005, <http://www.derechomaritimo.info/iirsa.htm>. (5 de septiembre de 2007).

RAVINA, Arturo y Héctor Zucchi. **Régimen del transporte multimodal**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Abeledo – Perrot, 1999.

Reunión trinacional de los presidentes de El Salvador, Guatemala y Nicaragua, San Salvador, «**Declaración trinacional: El Salvador, Guatemala y Nicaragua para el establecimiento del corredor interoceánico de transporte multimodal,**» San Salvador, El Salvador. 2 de mayo de 2000. [http://www.sica.int/busqueda/busqueda\\_archivo.aspx?Archivo=decl\\_1156\\_1\\_27052005.pdf](http://www.sica.int/busqueda/busqueda_archivo.aspx?Archivo=decl_1156_1_27052005.pdf) -

RINGENBACH, Jorge. «**Generalidades normativas del transporte multimodal en México,**» <http://www.ringenbach.org/2005/09/14/generalidades-normativas-del-transporte-multimodal-en-mexico/>. (10 de marzo de 2008).

SÁNCHEZ ANDRÉS, Aníbal. «**El transporte combinado de mercancías,**» [portal.uam.es/.../TRABAJOS%20Y%20WP/TRABAJOS%20Y%20WORKING%20PAPERS/ASA%20-%20TRANSPORTE%20COMBINADO.PDF](http://portal.uam.es/.../TRABAJOS%20Y%20WP/TRABAJOS%20Y%20WORKING%20PAPERS/ASA%20-%20TRANSPORTE%20COMBINADO.PDF) (21 de abril de 2008).

SARA, Natalia. «**Productos con Transporte,**» 2006. <http://www.Mecalux.es/external/magazine/41623.pdf>. (21 de abril de 2008).

SILINGARDI, Gabriele y Antón Giulio Lana, **El transporte multimodal**, traducido al español por: Santiago Perea Latorre. Bogotá, Colombia: Ed. Departamento de publicaciones de la Universidad Externado de Colombia, 1998.

Soitu.es, [www.soitu.com](http://www.soitu.com), «**Brasil aumenta sus exportaciones agrícolas hacia la unión europea y el resto del mundo,**» 15 de enero de 2008, [http://www.soitu.es/soitu/2008/01/15/info/1200412612\\_749714.html](http://www.soitu.es/soitu/2008/01/15/info/1200412612_749714.html).

UPC, departamento de ciencia e ingeniería náutica, «**El futuro tecnológico de las terminales marítimas de vehículos: La integración de sus sistemas de información**», 2004 [http://www.Tesisenxarxa.net/TESIS\\_UPC/AVAILABLE/TDX-0929105091107//02Jmmc02de12.pdf](http://www.Tesisenxarxa.net/TESIS_UPC/AVAILABLE/TDX-0929105091107//02Jmmc02de12.pdf)

## **Legislación**

**Constitución Política de la República de Guatemala.** Asamblea Nacional Constituyente, 1986.

**Código de Comercio.** Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 2-70, 1971.

**Código aduanero uniforme centroamericano,** Congreso de la República de Guatemala, Decreto 105-97, 1997.

**Ley de Transportes,** Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 253, 1946.

**Ley de Tránsito,** Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 132-96, 1996.

**Ley de transporte multimodal de mercaderías de Brasil,** Senado y Cámara de diputados de la Nación Argentina reunidos en congreso, Ley 24.921, 1998.

**Ley sobre transporte multimodal de cargas de Brasil,** Congreso Nacional de la República Federativa de Brasil, Ley No. 9.611, 1998.

**Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías,** Conferencia de las Naciones Unidas, 1980.

**Reglas de la Unctad y la CCI relativas a los documentos de transporte multimodal,** Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y Cámara de Comercio Internacional, 1992.

**Acuerdo de transporte multimodal internacional entre los estados parte del Mercosur,** Estados parte del Mercosur: República Argentina, República Federativa del Brasil, República del Paraguay y República Oriental del Uruguay; 1994.

**Acuerdo de la Comunidad Andina de Naciones,** Comisión del Acuerdo de Cartagena, Decisión 331, 1993.

**Reglamento para el transporte multimodal internacional de México,** Carlos Salinas de Gortari, presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, 1989.