



# *Facilitación del comercio*

TRADE/WP.4/INF.117

TD/B/FAL/INF.117

9 de julio de 1991

ESPAÑOL

Original: INGLES

## INFORMACION SOBRE FACILITACION DEL COMERCIO

### Aprobación de las Reglas de la UNCTAD y la CCI relativas a los documentos de transporte multimodal

1. El Consejo de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), en su reunión del 11 de junio de 1991, aprobó las nuevas reglas relativas a los documentos de transporte multimodal elaboradas en cooperación con la secretaría de la UNCTAD. Las nuevas Reglas, que se denominarán Reglas de la UNCTAD y la CCI relativas a los documentos de transporte multimodal, sustituirán a las actuales Reglas uniformes de la CCI relativas a un documento de transporte combinado, de 1975. Hasta la entrada en vigor del Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, estas nuevas Reglas se basan en los vigentes sistemas de responsabilidad y mantienen explícitamente la "causa de exoneración por falta náutica" enunciada en las Reglas de La Haya.
2. El documento adjunto se reproduce en la misma forma en que fue recibido por la secretaría.

GE.91-31572/4168f

REGLAS DE LA UNCTAD Y LA CCI RELATIVAS A LOS DOCUMENTOS  
DE TRANSPORTE MULTIMODAL

INTRODUCCION

1. Las Reglas Uniformes de la CCI relativas a un documento de transporte combinado (publicación N° 298 de la CCI, basadas en las "Reglas de Tokyo") del Comité Marítimo Internacional (CMI) y en el proyecto de convenio sobre el transporte combinado de mercancías (Convenio TCM) elaborado por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), han sido universalmente reconocidas y se han incorporado a diversos documentos de transporte tipo que son ampliamente utilizados, como el "Conocimiento negociable para el transporte combinado" (FBL) de la Federación Internacional de Transitarios y Asimilados (FIATA) y el COMBIDOC del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) y la Asociación Internacional de Armadores (INSA). Hasta la entrada en vigor del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, de 1980 (el "Convenio TM"), la Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD pidió a la secretaría de la UNCTAD que, en estrecha colaboración con las partes comerciales interesadas y los organismos internacionales competentes, elaborase disposiciones relativas a los documentos de transporte multimodal basadas en las Reglas de La Haya y en las Reglas de La Haya-Visby, así como en documentos existentes tales como el FBL y las Reglas Uniformes de la CCI. En consecuencia, la secretaría de la UNCTAD se puso en relación con las partes comerciales y se creó un grupo de trabajo mixto de la UNCTAD y la CCI para elaborar un nuevo conjunto de reglas.
2. Las Reglas, están destinadas a ser aplicadas universalmente en el comercio internacional y los medios bancarios internacionales las considerarán aceptables ya que son plenamente compatibles con la última revisión de las Reglas y Usos Uniformes de la CCI relativos a los Créditos Documentarios, que se publicará en breve. Sin embargo, como las Reglas sólo abarcan una parte del contenido usual del contrato de transporte multimodal, el operador de transporte multimodal (OTM) que desee basar en ellas su contrato de transporte multimodal tendrá que incluir, para atender sus necesidades particulares, otras cláusulas relativas a cuestiones como estiba discrecional, itinerario, flete y gastos, privilegios, abordaje por culpa común de ambos buques, avería gruesa, jurisdicción y arbitraje y ley aplicable. Tales cláusulas adicionales pueden verse también, desde luego, sobre cuestiones regidas por las Reglas, pero sólo si no están en contradicción con ellas.

## NOTAS EXPLICATIVAS SOBRE LAS REGLAS

Regla 1: Aplicabilidad

Las Reglas no se aplican si no se hace remisión a ellas. La remisión a las Reglas es posible incluso en el caso del tráfico de puerto a puerto y cuando se tiene el propósito de ejecutar un transporte unimodal.

Las partes que habiéndose remitido a las Reglas las hayan incorporado a su contrato deben evitar incluir estipulaciones que se aparten de su tenor y entren así en contradicción con ellas. En la Regla 1.2 se establece que las partes, al hacer remisión a las Reglas, conviene en que éstas prevalecerán sobre cualquier estipulación en contrario.

Regla 2: Definiciones

Se ha considerado que en las definiciones había que prescindir del "transporte multimodal" para centrarse más bien en el "contrato de transporte multimodal".

Se incluye la definición de "porteador" para distinguir del OTM todo porteador ejecutor que no sea el OTM.

La definición de "documento TM" comprende los documentos de transporte negociables y no negociables, y se refiere al supuesto de sustitución del documento sobre papel por mensajes de intercambio electrónico de datos.

La definición de "entrega" versa sólo sobre la situación en el punto de destino. Como el cargador controla la entrega de las mercancías para el transporte, y como en la práctica raramente surgen problemas para determinar el comienzo del período de responsabilidad del porteador, basta referirse al supuesto en que las mercancías se ponen en poder del consignatario o de un tercero después del transporte.

Regla 3: Valor probatorio de los datos contenidos en el documento de transporte multimodal

Por lo que respecta a los efectos de los datos consignados en el documento TM, no se ha incluido la referencia a un "tercero" que figura en el párrafo 4 del artículo 3 de las Reglas de La Haya-Visby porque el elemento determinante es si el consignatario ha procedido o no fiado en los datos, y no su posición de "parte" o de "tercero" en relación con el OTM. Dicha referencia puede inducir a error especialmente en el caso en que el vendedor ha puesto las mercancías en poder del porteador y el comprador ha celebrado el contrato de transporte en condiciones franco a bordo (FOB) o franco porteador (FCA). En tal supuesto, el comprador FOB/FCA, aunque se base en los datos del documento TM, no puede ser considerado un "tercero".

Regla 4: Obligaciones del operador de transporte multimodal

El período de responsabilidad abarca todo el lapso durante el cual el OTM tiene las mercancías bajo su custodia. El problema especial que se plantea cuando las mercancías son entregadas en el punto de destino se rige por la definición de "entrega".

Las palabras "en el ejercicio de sus funciones" y "para el cumplimiento del contrato" limitan la responsabilidad del OTM por hecho ajeno. Conviene observar, sin embargo, que esas expresiones pueden ser objeto de interpretaciones diferentes en las distintas jurisdicciones. En particular, es dudoso según ciertas legislaciones si el OTM es responsable por el robo o hurto cometido por sus empleados u otras personas que actúan en cumplimiento del contrato.

Las modalidades de entrega de las mercancías al consignatario han sido establecidas claramente en relación con los diferentes tipos de documentos TM negociables y documentos TM no negociables. Obsérvese que las modalidades de entrega son diferentes según el caso. Se ha incluido una referencia especial a la sustitución de los documentos sobre papel por mensajes de intercambio electrónico de datos.

Regla 5: Responsabilidad del operador de transporte multimodal

Las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby contienen, en el párrafo 2 del artículo 4, una larga lista de exoneraciones a que puede acogerse el porteador. Con excepción de las causas especiales de exoneración por falta náutica (navegación y manejo del buque) e incendio (apartados a) y b) del párrafo 2 del artículo 4), las Reglas de La Haya-Visby establecen a todos los efectos prácticos la responsabilidad del porteador por culpa o negligencia presuntivas. En cualquier caso, las Reglas tienen que incluir disposiciones para que el OTM que explota buques pueda acogerse a las mismas exoneraciones que se hubieran aplicado a un contrato de transporte marítimo unimodal y que el OTM que no explota buques tenga la posibilidad de ejercitar acciones de repetición contra el porteador efectivo (ejecutor) basándose fundamentalmente en Reglas que son compatibles con las Reglas que determinan su propia responsabilidad. Esos objetivos podrán ser alcanzados -si no exactamente por lo menos para todos los efectos prácticos- si las exoneraciones por falta náutica e incendio se mencionan claramente junto con la responsabilidad basada en culpa o negligencia presuntivas. La plena incorporación del llamado principio de la responsabilidad de tipo red, que tiene en cuenta todos los modos de transporte, resultaría excesivamente complicada. En cualquier caso, las disposiciones imperativas aplicables al transporte unimodal prevalecerán sobre las Reglas (véase la Regla 13).

Dado que la responsabilidad del porteador está basada en el principio de la culpa presuntiva -y no en la responsabilidad causal del "porteador público"- se ha considerado innecesario recargar el texto con exoneraciones de responsabilidad específicas de la índole de las mencionadas en las Reglas de La Haya (apartados c) a p) del párrafo 2 del artículo 4). Ahora bien, si un operador opta por enumerar en su documento algunos de los supuestos típicos de exoneración de responsabilidad que figuran en las Reglas de La Haya, ello no estará en contradicción con el sentido de la Regla 1.2 siempre que se mantenga el texto de la Regla 5.1.

Para que el fundamento de la responsabilidad sea compatible con las Reglas de La Haya-Visby la Regla 5.4 enuncia, con el título "Causas de exoneración en el transporte de mercancías por mar o por vías de navegación interior", una exención de responsabilidad. En esta disposición se mencionan las dos causas fundamentales de exoneración por falta náutica e incendio.

Estas causas de exoneración están sujetas, como en las Reglas de La Haya-Visby, al requisito inexcusable de que, cuando la pérdida o el daño resulte de la innavegabilidad del buque, el operador de transporte multimodal podrá probar que ha empleado la diligencia debida para poner el buque en estado de navegar al comienzo del viaje. Las palabras "interviniendo culpa del porteador o con el conocimiento y la anuencia de éste" ("actual fault or privity of the carrier") significan que el OTM sólo será responsable en el caso de acciones u omisiones que se hayan producido a nivel de la administración de su empresa. No obstante, el resultado sería el mismo en la mayoría de las jurisdicciones con arreglo a los principios generales del derecho que establecen la nulidad de las estipulaciones contractuales de exoneración de responsabilidad en caso de dolo o culpa lata. El fundamento de la responsabilidad establecido en el párrafo 1 del artículo 5 de las Reglas de Hamburgo y en el artículo 16 del Convenio TM se ha utilizado para enunciar el principio general de la responsabilidad por culpa o negligencia presuntivas.

En lo que se refiere a la responsabilidad por retraso, conviene señalar que ese tipo de responsabilidad no figura mencionado expresamente en las Reglas de La Haya-Visby y que, en diversas jurisdicciones, es dudoso que tales Reglas abarquen ese tipo de responsabilidad. En la Regla 5.1 se establece que el OTM quedará exonerado de responsabilidad por los perjuicios resultantes del retraso a menos que el expedidor haya hecho una declaración de interés en la entrega en el plazo debido que haya sido aceptada por el OTM. El problema de un posible conflicto con la ley imperativa es resuelto por la Regla 13, que contiene una disposición general relativa a esa cuestión.

El párrafo 3 del artículo 5 de las Reglas de Hamburgo y el párrafo 3 del artículo 16 del Convenio TM incluyen disposiciones que convierten el retraso pendiente en un derecho del reclamante a considerar las mercancías perdidas. El plazo ha sido fijado en 90 días en el Convenio TM, pero sólo en 60 días en las Reglas de Hamburgo. Se ha optado por el plazo más largo de 90 días para evitar que la conversión se produzca en virtud del contrato de transporte multimodal antes de que sea posible en virtud de cualquier contrato de transporte unimodal básico. Esto facilitará el ejercicio de las acciones de repetición del OTM contra sus subcontratistas. Conviene observar que esa conversión sólo se produce a falta de prueba de que las mercancías no se han perdido realmente.

Las disposiciones de la Regla 5.5 relativas a la fijación de la cuantía de la indemnización responden al principio general de los convenios internacionales y las leyes nacionales relativos a esta cuestión. No se ha regulado el método de liquidación de los daños parciales. Los OTM pueden optar por resolver esta cuestión en estipulaciones adicionales de sus documentos TM.

Regla 6: Limitación de la responsabilidad del operador de transporte multimodal

La Regla 6 se ha basado en las disposiciones de limitación de las Reglas de La Haya-Visby, en particular la denominada "fórmula del contenedor" según la cual el reclamante podrá utilizar las unidades incluidas en el contenedor a efectos de la limitación de responsabilidad siempre que se hayan enumerado en el documento de transporte. Como se pretende que las Reglas sean aplicables

también al transporte multimodal cuando no incluya un tramo marítimo, se ha adoptado el límite de responsabilidad del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) de 8,33 derechos especiales de giro (DEG) por kilogramo. Obsérvese que esa disposición no sólo sirve para aumentar el límite por kilogramo, sino también para reducir el efecto que podría producir la "fórmula del contenedor". El peso medio de las unidades agrupadas en contenedores en diversos tráficos suele ser de unos 50 kg, lo que significa, si se aplica la "fórmula del contenedor", 100 DEG si la cuantía de limitación es igual a 2 DEG y 460,5 DEG si la cuantía de limitación es igual a 8,33 DEG. Esas cantidades deben compararse con la cuantía de limitación de las Reglas de La Haya-Visby, que asciende a 666,67 DEG.

Conviene señalar que las Reglas establecen la limitación de responsabilidad, no sólo por la pérdida o el daño de las mercancías y el retraso en la entrega, sino también por las pérdidas indirectas. El daño o la pérdida materiales pueden fácilmente dar lugar a diversas pérdidas indirectas que cabe que no estén exceptuadas en las distintas jurisdicciones por principios destinados a limitar los riesgos de la parte responsable, por lo que es apropiado un límite pecuniario de ese tipo de responsabilidad. Como se ha indicado ya, la limitación mixta por unidad y por kilogramo de las Reglas de La Haya-Visby se aplica junto con la llamada "fórmula del contenedor" que permite utilizar las unidades incluidas en el contenedor a efectos de la limitación cuando se han enumerado en el documento de transporte. Asimismo, en los casos en que el transporte multimodal no comprende un tramo marítimo, se aplica la suma más alta de 8,33 DEG por kilogramo. Sin embargo, puede ser aplicable otro límite pecuniario cuando la pérdida o el daño estén localizados en una fase determinada del transporte, en los casos en que se haya fijado ese otro límite de responsabilidad de conformidad con un convenio internacional aplicable o una ley nacional imperativa. Así se logra que ambas partes puedan acogerse al límite más alto o más bajo de responsabilidad a que hubieran tenido derecho si hubiesen celebrado un contrato de transporte relativo al tramo del transporte correspondiente.

La responsabilidad por retraso en la entrega o por pérdida indirecta está limitada a una cuantía que no exceda del equivalente al flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal. Como el reclamante no debe poder acogerse a una limitación por "flete" además de a la limitación por unidad y por kilogramo, la Regla 6.6 dispone la acumulación de los límites a fin de que no puedan exceder nunca del límite de responsabilidad por pérdida total de las mercancías.

**Regla 7: Pérdida del derecho del operador de transporte multimodal a la limitación de la responsabilidad**

La disposición enunciada en la Regla 7 sobre la pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad permite conservar ese derecho cuando la conducta culposa no se ha producido a nivel de la administración de la empresa sino que sólo es atribuible a los empleados o agentes del OTM. Por esa razón se han incluido las palabras "realizada personalmente" después de "una acción u omisión". De este modo se distingue entre el comportamiento del propio OTM y el comportamiento de otras personas, ya que el OTM no pierde su derecho a la limitación de la responsabilidad en los casos en que sólo es responsable subsidiariamente por las acciones u omisiones de otras personas.

**Regla 8: Responsabilidad del expedidor**

Esta Regla establece la responsabilidad del expedidor en virtud del principio según el cual se considera que éste ha garantizado al OTM la exactitud de todos los datos comunicados en relación con las mercancías y, en particular, su naturaleza peligrosa. La obligación del expedidor de indemnizar al OTM por las pérdidas resultantes de una información errónea a este respecto no se limitan a los supuestos en que se proporcionan datos inexactos sino que se aplica también en aquellos en que los datos son insuficientes. El expedidor sigue siendo responsable aunque ceda sus derechos en virtud del contrato de transporte multimodal a un tercero mediante la tradición del documento. El hecho de que el OTM pueda demandar al expedidor no le impide en absoluto tener por responsables también a otras personas, por ejemplo en virtud del principio según el cual el que entrega al OTM mercancías de naturaleza peligrosa puede ser responsable extracontractualmente conforme a la ley aplicable.

**Regla 9: Aviso de pérdida o daño de las mercancías**

Por lo que respecta al aviso de pérdida o daño de las mercancías se ha establecido una distinción entre pérdidas o daños aparentes y pérdidas o daños no aparentes. En el primer caso, debe darse aviso por escrito al OTM en el momento de poner las mercancías en poder del destinatario. En el segundo, debe darse aviso dentro de un plazo de seis días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías se hayan puesto en poder del destinatario. En caso de aviso tardío, el OTM podrá acogerse a la presunción juris tantum de que no ha habido pérdida ni daño, salvo que el titular de las mercancías pruebe lo contrario. La Regla no versa sobre las acciones que puede ejercitar el OTM contra el expedidor y, por lo tanto, no se establece un plazo de aviso de esas reclamaciones.

**Regla 10: Prescripción**

El plazo de prescripción se ha fijado en nueve meses. Las Reglas de La Haya-Visby establecen un plazo de un año y el Convenio de TM un plazo de dos años. Se ha elegido un plazo de prescripción de nueve meses para que el OTM tenga amplia posibilidad de ejercitar las acciones de repetición contra el porteador ejecutor. A falta de una disposición legal que ampare como se ha dicho las posibilidades de ese ejercicio, tiene que elegirse un período más corto que el que se aplica con arreglo a la ley imperativa al porteador ejecutor.

**Regla 11: Aplicabilidad de las Reglas a las acciones fundadas en la responsabilidad extracontractual**

También es necesario proteger al OTM contra las reclamaciones cuando éstas se refieran al cumplimiento del contrato pero el titular de las mercancías trate de eludir la aplicación de las Reglas fundando su reclamación en la responsabilidad extracontractual. Esta Regla no se aplicará cuando no haya una relación contractual entre el OTM y el reclamante. No obstante, contiene una importante protección del OTM contra la posibilidad de que una persona que se haya obligado por las Reglas trate de evitar su aplicación.

Regla 12: Aplicabilidad de las Reglas a los empleados o agentes del operador de transporte multimodal y a otras personas a cuyos servicios éste recurra

Esta Regla tiene por objeto proteger a los empleados y agentes del OTM y a otras personas a cuyos servicios éste recurra y, de ese modo, indirectamente al propio OTM, al disponer que "cualquier empleado o agente del operador de transporte multimodal o... cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal" podrá acogerse a la misma protección que el OTM. También en estos casos es indiferente que tales reclamaciones se funden en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual. El contenido de esta Regla es el mismo que en las llamadas cláusulas Himalaya que generalmente figuran en los conocimientos de embarque y otros documentos de transporte. Obsérvese que el porteador goza de la misma protección en virtud de las Reglas de La Haya-Visby incluso a falta de una cláusula. Pero es dudoso, al menos en ciertas jurisdicciones, que la protección se aplique también a los "contratistas por cuenta propia", distintos de los "empleados o agentes". Es especialmente importante que la protección en caso de un contrato de transporte multimodal no esté limitada sólo a los "empleados o agentes", ya que el OTM muchas veces recurre a diversos subcontratistas para el cumplimiento del contrato. Cabe que en el derecho angloamericano surjan algunas dificultades para la aplicación de esta Regla dado que no es fácil conseguir que las estipulaciones contractuales surtan efectos en beneficio de terceros. Esto quizás exija recurrir a técnicas especiales para obtener la protección deseada en los casos en que la ley inglesa o la de los Estados Unidos sea aplicable al transporte, por ejemplo, que se establezca que el OTM, al convenir con el expedidor en que se aplique la Regla 12, lo ha hecho como mandatario o fiduciario de las otras personas interesadas.

Regla 13: Ley imperativa

Esta Regla sirve de mero recordatorio. Las disposiciones imperativas de los convenios internacionales o las leyes nacionales que se apliquen al contrato de transporte multimodal prevalecerán sobre las Reglas. Cabe sostener que el contrato de transporte multimodal es un contrato típico y que, por consiguiente, no es posible la infracción de la ley imperativa aplicable al transporte unimodal. Sin embargo, la "conversión" de un porteador unimodal en un OTM puede considerarse como un medio inaceptable de eludir la ley imperativa y que, por consiguiente, en tal supuesto la ley imperativa prevalecerá sobre algunas de las disposiciones de estas Reglas. De ser así, las Reglas resultarán, aunque sólo en esa medida, ineficaces.

REGLAS DE LA UNCTAD Y LA CCI RELATIVAS A LOS  
DOCUMENTOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL

1. Aplicabilidad

1.1. Las presentes Reglas se aplicarán en virtud de su incorporación al contrato de transporte, hecha por escrito, verbalmente o en cualquier otra forma, por remisión a las "Reglas de la UNCTAD y la CCI relativas a los documentos de transporte multimodal", independientemente de que medie o no un contrato de transporte unimodal o un contrato de transporte multimodal que

concierna a uno o varios modos de transporte y de que se haya emitido o no un documento.

1.2. En los casos en que se haga tal remisión, las partes convienen en que las presentes Reglas prevalecerán sobre cualesquiera cláusulas adicionales del contrato de transporte multimodal que sean contrarias a las Reglas, salvo si amplían la responsabilidad o las obligaciones del operador de transporte multimodal.

## 2. Definiciones

2.1. Por contrato de transporte multimodal (contrato de transporte multimodal) se entiende un contrato único para el transporte de mercancías por dos modos de transporte por lo menos.

2.2. Por operador de transporte multimodal (OTM) se entiende la persona que celebra un contrato de transporte multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de porteador.

2.3. Por porteador se entiende la persona que efectivamente ejecuta o hace ejecutar el transporte, o parte de éste, sea o no el operador de transporte multimodal.

2.4. Por expedidor se entiende la persona que celebra el contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal.

2.5. Por consignatario se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías del operador de transporte multimodal.

2.6. Por documento de transporte multimodal (documento TM) se entiende 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

- a) en forma negociable, o
- b) en forma no negociable con expresión del nombre del consignatario.

2.7. Por tomar bajo custodia se entiende el hecho de poner las mercancías en poder del OTM y de que éste las acepte para su transporte.

2.8. Por entrega se entiende

- a) el hecho de poner las mercancías en poder del consignatario,
- b) 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
- c) 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.

2.9. Por derechos especiales de giro (DEG) se entiende la unidad de cuenta tal como ha sido definida por el Fondo Monetario Internacional.

2.10. Por mercancías se entiende los bienes de cualquier clase, incluidos los animales vivos y los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos que no hayan sido suministrados por el OTM, independientemente de que tales bienes hayan de ser o sean transportados sobre o bajo cubierta.

3. Valor probatorio de los datos contenidos en el documento de transporte multimodal

Los datos contenidos en el documento TM establecerán la presunción, salvo prueba en contrario, de que el OTM 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. No se admitirá la prueba en contrario si el documento TM ha sido transferido, o si el mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente ha sido transmitido al consignatario, que ha acusado recibo y ha procedido de buena fe basándose en él.

4. Obligaciones del operador de transporte multimodal

4.1. Período de responsabilidad

La responsabilidad del OTM por las mercancías en virtud de las presentes Reglas abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.

4.2. Responsabilidad del OTM por sus empleados, agentes y otras personas

El operador de transporte multimodal será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fueran propias.

4.3. Entrega de las mercancías al consignatario

El OTM se compromete a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas:

- a) cuando el documento TM ha sido emitido en forma negociable "al portador", a la persona que presente uno de los originales del documento;
- b) cuando el documento TM se haya emitido en forma negociable "a la orden", a la persona que presente uno de los originales del documento debidamente endosado;

- c) cuando el documento TM se haya emitido en forma negociable a nombre de persona determinada, a esa persona previa prueba de su identidad y contra presentación de uno de los originales del documento; si ese documento ha sido transferido "a la orden" o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el apartado b);
- d) cuando el documento TM se haya emitido en forma no negociable, a la persona designada en el documento como consignatario previa prueba de su identidad; o
- e) cuando no se haya emitido ningún documento, a la persona que se designe en las instrucciones recibidas del expedidor o de una persona que haya adquirido los derechos del expedidor o el consignatario según el contrato de transporte multimodal para dar tales instrucciones.

## 5. Responsabilidad del operador de transporte multimodal

### 5.1. Fundamento de la responsabilidad

Sin perjuicio de las causas de exoneración enunciadas en la Regla 5.4 y la Regla 6, el OTM será responsable 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 el sentido de la Regla 4.1., a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes o cualquier otra de las personas a que se refiere la Regla 4 ocasionaron la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, o contribuyeron a ellos. No obstante, el OTM no será responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega a menos que el expedidor haya hecho una declaración de interés en la entrega en el plazo debido que haya sido aceptada por el OTM.

### 5.2. Retraso en la entrega

Hay retraso en la entrega 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.

### 5.3. Conversión del retraso en pérdida definitiva

Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha de entrega determinada de conformidad con la Regla 5.2, el reclamante podrá, a falta de prueba en contrario, considerarlas perdidas.

### 5.4. Causas de exoneración en el transporte de mercancías por mar o por vías de navegación interior

No obstante lo dispuesto en la Regla 5.1, el OTM no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega con respecto a las mercancías transportadas por mar o por vías de navegación interior cuando tales pérdidas, daño o retraso hayan sobrevenido durante ese transporte por:

- hecho, negligencia o falta del capitán, marinero, piloto o los empleados del porteador en la navegación o el manejo del buque;
- fuego, a menos que haya sido causado interviniendo culpa del porteador o con el conocimiento y la anuencia de éste;

siempre que, en los casos en que la pérdida o el daño resulte de la innavegabilidad del buque, el OTM pruebe que ha empleado la diligencia debida para poner el buque en estado de navegar al comienzo del viaje.

#### 5.5. Fijación de la cuantía de la indemnización

5.5.1. La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará según el valor de esas mercancías en el lugar y el momento de su entrega al consignatario o en el lugar y el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, hubieran debido ser entregadas.

5.5.2. El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización que tengan en una bolsa de mercancías o, en su defecto, con arreglo al precio que tengan en el mercado o, si no se dispusiere de esa cotización ni de ese precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.

#### 6. Limitación de la responsabilidad del operador de transporte multimodal

6.1. Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el expedidor antes de que el OTM las haya tomado bajo su custodia, y que hayan sido consignados en el documento OTM, el OTM no será ni podrá ser tenido por responsable en ningún caso de la pérdida o el daño de las mercancías por una suma que exceda del equivalente a 666,67 DEG por bulto o unidad o a 2 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

6.2. Si un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada que según el documento de transporte multimodal esté contenido en ese elemento de transporte se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.

6.3. No obstante las disposiciones anteriores, si el transporte multimodal no incluye, conforme al contrato, 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.

6.4. Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del transporte multimodal respecto de la cual un convenio internacional aplicable o una ley nacional imperativa hubiera establecido otro límite de responsabilidad de haberse concertado un contrato de transporte distinto para esa fase determinada del transporte, el límite de la responsabilidad del OTM por tal pérdida o daño se determinará a tenor de lo dispuesto en ese convenio o en esa ley nacional imperativa.

6.5. Si el OTM fuere responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, o de cualquier pérdida o daño indirectos que no sean la pérdida o el daño de las mercancías, la responsabilidad del OTM estará limitada a una suma que no exceda del equivalente al flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal por el transporte multimodal.

6.6. La responsabilidad acumulada del OTM no excederá de los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.

7. Pérdida del derecho del operador de transporte multimodal a la limitación de la responsabilidad

El OTM no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión realizada personalmente por el OTM 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.

8. Responsabilidad del expedidor

8.1. Se considerará que el expedidor garantiza al OTM la exactitud, en el momento en que el OTM toma las mercancías bajo su custodia, de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso que haya proporcionado por sí o por medio de otro que actúe en su nombre para su inclusión en el documento TM.

8.2. El expedidor indemnizará al OTM de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos antes mencionados.

8.3. El expedidor seguirá siendo responsable aún cuando haya transferido el documento TM.

8.4. El derecho del OTM a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.

9. Aviso de pérdida o daño de las mercancías

9.1. A menos que el consignatario dé por escrito al OTM aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, en el momento en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el OTM ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento TM.

9.2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, surtirá efecto igualmente dicha presunción juris tantum si no se da aviso por escrito dentro de los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

10. Prescripción

El OTM quedará exonerado, salvo que se haya pactado expresamente otra cosa, de toda responsabilidad en virtud de las presentes Reglas si no se entabla una demanda dentro de un plazo de nueve meses contados desde la entrega de las mercancías, desde la fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas o desde la fecha en que, de conformidad con la Regla 5.3, la falta de entrega de las mercancías hubiere dado al consignatario el derecho a considerarlas perdidas.

11. Aplicabilidad de las Reglas a las acciones fundadas en la responsabilidad extracontractual

Las presentes Reglas se aplicarán a todas las reclamaciones que se dirijan contra el OTM en relación con el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, independientemente de que la reclamación se funde en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual.

12. Aplicabilidad de las Reglas a los empleados o agentes del operador de transporte multimodal y a otras personas a cuyos servicios éste recurra

Las presentes Reglas se aplicarán a todas las reclamaciones que se dirijan en relación con el cumplimiento del contrato de transporte multimodal contra cualquier empleado o agente del OTM o contra cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, independientemente de que tales reclamaciones se funden en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual, y la responsabilidad acumulada del OTM y de esos empleados, agentes u otras personas no excederá de los límites establecidos en la Regla 6.

13. Ley imperativa

Las presentes Reglas sólo surtirán efecto si no son contrarias a las disposiciones imperativas de los convenios internacionales o las leyes nacionales aplicables al contrato de transporte multimodal.