

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2021 · N.º 28



SUMARIO

	<u>Pág.</u>
DOCTRINA	
ALBERTO EMPARANZA SOBEJANO, <i>El transporte multimodal de contenedores y la dificultad de la determinación del régimen de la acción de reclamación de daños</i> .	13
GRETA TELLARINI, <i>Las innovaciones introducidas por los nuevos Incoterms® de la Cámara de Comercio Internacional</i>	33
MANUEL ALBA FERNÁNDEZ, <i>Buques navegados por control remoto y buques autónomos en la evolución futura del Derecho de la navegación marítima</i>	59
FERNANDO LÓPEZ PÉREZ, <i>La respuesta del Derecho al fenómeno de los drones militares y civiles. Evolución normativa</i>	119
LUCA ANCIS, <i>Las legislaciones espaciales internas de Italia y la Unión Europea</i> .	153
ANNA L. MELANIA SIA, <i>Pandemia da covid-19: Alcune riflessioni sul ruolo delle gestioni aeroportuali</i>	171
EDUARDO HERRERO URTUETA, <i>La culpa in eligendo en el ámbito del transporte de mercancías</i>	203
ELENA CUARTA y REMO TREZZA, <i>Coche sin conductor o ley sin conductor: ¿qué dirección tomará la ley para evitar los accidentes sistemáticos?</i>	221
GIOVANNI PRUNEDDU, <i>Riflessioni sulla slot allocation nelle crisi globali</i>	245
IRATI BASOREDO-OTZERINJAUREGI, <i>Novedades de las Reglas Incoterms® 2020 y la asignación del riesgo de la contraprestación en la compraventa internacional de mercancías</i>	257
ELENA HERNÁNDEZ PÉREZ, <i>La venta forzosa de buques y los avances en el proyecto de convenio sobre reconocimiento de efectos de la venta judicial de buques...</i>	301

SECCIONES

TRANSPORTE TERRESTRE

A. Legislación	331
I. Europea	331
II. Nacional	332

	Pág.
III. Autonómica.....	336
B. Jurisprudencia	337
I. Reseñas de jurisprudencia	337
1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea.....	337
2. Tribunal Supremo	340
a) Taxis y autorizaciones VTC.....	340
b) Transporte de mercancías por carretera.....	341
3. Audiencia Nacional	342
4. Tribunales Superiores de Justicia.....	344
a) Taxis y autorizaciones VTC.....	344
b) Juntas Arbitrales del Transporte.....	346
5. Audiencias Provinciales.....	349
a) Transporte nacional de mercancías por carretera	349
a') Transporte continuado	349
b') Acción directa del porteador efectivo	350
c') Responsabilidad del porteador	350
b) Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).	351
6. Juzgados de lo Mercantil	353
a) Transporte nacional de mercancías por carretera	353
a') Precio del transporte	353
b') Responsabilidad del porteador	353
b) Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).	354
a') Acción directa del porteador efectivo	354
b') Responsabilidad del transportista.....	354
7. Juzgados de Primera Instancia.....	355
C. Derecho de la competencia	356
I. Sentencias	356
1. Tribunal Supremo	356
2. Audiencia Nacional	357
II. Expedientes sancionadores y de vigilancia	358
1. Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia	358
2. Autoridades autonómicas de la competencia.....	359
a) Andalucía	359
b) Cataluña	360

	Pág.
c) Galicia	360
d) País Vasco.....	361
D. Recensiones y bibliografía	361
I. Bibliografía.....	361

TRANSPORTE MARÍTIMO

A. Noticias.....	365
B. Legislación.....	370
I. Nacional	370
1. Transporte marítimo	370
2. Contaminación marina	371
II. Unión Europea	373
1. Contaminación marina	373
2. Seguridad marítima.....	373
3. Transporte marítimo	374
4. Gente de mar	374
III. Convenios y otros instrumentos internacionales	375
C. Jurisprudencia	375
I. Reseñas de jurisprudencia	375
1. Unión Europea.....	375
2. Nacional.....	377
a) Tribunal Supremo.....	377
b) Audiencias Provinciales	377
c) Tribunales Superiores de Justicia	379
D. Recensiones y bibliografía	380
I. Bibliografía.....	380

TRANSPORTE AÉREO Y MULTIMODAL

A. Noticias.....	387
I. Cesión del billete de pasaje y retracto del contrato de transporte aéreo. Descripción del proyecto de ley próximo a aprobarse en Chile, <i>por David Dueñas Santander</i>	387
II. Compañías.....	394
III. Industria.....	395

	Pág.
IV. Infraestructuras	396
V. Transporte	397
VI. Drones.....	398
B. Legislación	399
I. Legislación administrativa	399
1. Legislación administrativa internacional	399
2. Legislación administrativa comunitaria	400
3. Legislación administrativa estatal	404
II. Legislación laboral y de seguridad social	408
C. Jurisprudencia	412
I. Reseñas de jurisprudencia	412
1. Transporte aéreo de pasajeros	412
a) Devolución del precio de billete de avión que no pudo utilizarse debido a la pandemia de la covid-19	412
b) Cancelación de vuelo	414
c) Gran retraso	417
d) Cláusulas abusivas	421
e) Pérdida de equipaje.....	428
2. Competencia	431
3. Principio <i>non bis in idem</i>	433
4. Cuestiones laborales.....	435
D. Derecho de la competencia	443
I. Concentraciones	443
II. Ayudas de Estado	445
E. Recensiones y bibliografía	450
I. Bibliografía.....	450

SEGUROS

A. Legislación	459
B. Jurisprudencia	460
I. Reseñas de jurisprudencia	460
1. Seguros marítimos	460
a) Buques, mercancías y flete	460
b) Embarcaciones de recreo	464
c) Pasajeros.....	465

	<u>Pág.</u>
2. Seguros terrestres.....	466
<i>a)</i> Competencia judicial	466
<i>b)</i> Seguros de transporte de mercancías	466
<i>a')</i> Riesgo e interés asegurado.....	466
<i>b')</i> Obligaciones de las partes. Interpretación del contrato...	470
<i>c')</i> Determinación de la indemnización.....	473
<i>d')</i> Legitimación activa. Repetición del asegurador	477
<i>c)</i> Seguros de responsabilidad civil del porteador	483
<i>d)</i> Seguros de viajeros	485
<i>e)</i> Otras modalidades	488
3. Seguros aéreos	492
C. Recensiones y bibliografía	492
I. Bibliografía.....	492

DOCTRINA

EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE CONTENEDORES Y LA DIFICULTAD DE LA DETERMINACIÓN DEL RÉGIMEN DE LA ACCIÓN DE RECLAMACIÓN DE DAÑOS *

Alberto Empanza Sobejano
Catedrático de Derecho Mercantil
Universidad del País Vasco (UPV/EHU)

RESUMEN

En este trabajo, tras poner de relieve la importancia que ha adquirido los transportes de contenedores en el comercio internacional, se plantea el problema de determinar el régimen aplicable a este tipo de transportes normalmente multimodales en los que cada medio cuenta con una regulación específica. Estas dificultades se agravan especialmente cuando se ignora el medio de transporte en el que se han producido los daños objeto de transporte. El mérito principal del trabajo es que se propone que en tales casos se aplique el régimen de la regulación más favorable, con apoyo en la jurisprudencia más reciente.

Palabras clave: transporte contenedores, responsabilidad, daños ilocalizables, régimen aplicable.

SUMARIO: I. PLANTEAMIENTO.—II. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.—III. EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE CONTENEDORES: SUS CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES: 1. El transporte en contenedores: sus ventajas y sus problemas principales. 2. El transporte de contenedores bajo las cláusulas FCL/LCL y sus efectos en la responsabilidad del OTM.—IV. EL RÉGIMEN APLICABLE AL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL: LA VIGENCIA DEL SISTEMA DE RED: 1. La ausencia de regulación de transporte multimodal internacional. 2. La aplicación del sistema de red a los transportes multimodales internacionales.—V. INSUFICIENCIAS DEL SISTEMA DE RED: IMPOSIBILIDAD DE APLICAR EL SISTEMA DE RED EN CASO DE DESCONOCIMIENTO DEL LUGAR DE DAÑO.—VI. LOS CRITERIOS PARA DETERMINAR EL RÉGIMEN APLICABLE EN CASO DE AUSENCIA DE LOCALIZACIÓN DEL DAÑO EN UN TRANSPORTE MULTIMODAL.—VII. PROPUESTA PARA LA DETERMINACIÓN DEL RÉGIMEN APLICABLE EN EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN CASO DE DAÑO NO LOCALIZABLE: ATRIBUCIÓN DE LA CARGA PROBATORIA AL SUJETO BENEFICIADO POR LA APLICACIÓN DEL RÉGIMEN DE TRANSPORTE INVOCADO: 1. Las soluciones propuestas en otros ordenamientos: el Derecho holandés y el Derecho alemán. 2. Atribución de la carga probatoria del régimen aplicable al sujeto beneficiado por la aplicación del régimen de transporte invocado.—VIII. BIBLIOGRAFÍA.

* Fecha de recepción del trabajo: 1/9/2021. Fecha de aceptación del trabajo: 30/9/2021.

Este trabajo se inscribe dentro de los resultados de las investigaciones realizadas en el Proyecto de Investigación «El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización: nuevos desafíos jurídicos del sector marítimo y portuario», financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (Ref. PID2019-107204GB-C32/AEI/10.13039/501100011033) dirigido por el profesor Martín Osante y del Grupo de Investigación del Sistema Universitario Vasco (IT1146-16) financiado por el Departamento de Educación, Universidades e Investigación del Gobierno Vasco.

The multimodal transport of containers and the difficulty of determining the regime of the damage claims action

ABSTRACT

In this paper, after highlighting the importance that container transport has acquired in international trade, the problem of determining the regime applicable to this type of normally multimodal transport in which each medium has a specific regulation. These difficulties are especially aggravated when the means of transport in which the damage to be transported has occurred is ignored. The main merit of the work that it's proposed that in such cases the most favorable regulation regime be applied with support in the most recent jurisprudence.

Keywords: container transport, liability, damage, regime apply.

SUMMARY: I. APPROACH.—II. THE MULTIMODAL TRANSPORT CONTRACT.—III. THE MULTIMODAL TRANSPORT OF CONTAINERS: ITS MAIN FEATURES: 1. Containerized transport from an economic and legal perspective. 2. The transport of containers under the FCL/LCL clauses and its effects on the responsibility of the MTO.—IV. THE REGIME APPLICABLE TO INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORT: THE VALIDITY OF THE NETWORK SYSTEM: 1. The absence of an international multimodal transport regulation. 2. The application of the network system to international multimodal transports.—V. THE CRITERIA TO DETERMINE THE APPLICABLE REGIME IN CASE OF ABSENCE OF LOCATION OF THE DAMAGE IN A MULTIMODAL TRANSPORT.—VI. THE CRITERIA FOR DETERMINING THE REGIME APPLICABLE IN CASE OF ABSENCE OF LOCATION OF THE DAMAGE IN A MULTIMODAL TRANSPORT.—VII. PROPOSAL FOR THE DETERMINATION OF THE REGIME APPLICABLE IN MULTIMODAL TRANSPORT IN CASE OF NON-LOCALIZABLE DAMAGE: ATTRIBUTION OF THE PROBATORY BURDEN TO THE SUBJECT BENEFITED BY THE APPLICATION OF THE TRANSPORTATION REGIME INVOKED: 1. The solutions proposed in other legal systems: Dutch law and German law. 2. Attribution of the burden of proof of the applicable regime to the subject benefited by the application of the transport regime invoked.—VIII. BIBLIOGRAPHY.

I. PLANTEAMIENTO

En este trabajo se pretende llevar a cabo una exposición sobre las características específicas del contrato de transporte multimodal (II), haciendo hincapié en aquellos envíos realizados a través de diferentes medios de transporte cuyas mercancías son objeto de traslado a través de contenedores (III). En la exposición, se pone de relieve el gran auge que han adquirido los transportes multimodales en el comercio internacional gracias a las indudables ventajas operativas y logísticas que comporta la utilización de este tipo de receptáculos. Pero dicho indudable éxito comercial no debe ocultar las dificultades que esta modalidad de transporte genera en el plano jurídico. Por eso, a continuación, se analiza el régimen aplicable a este tipo de transportes (IV), teniendo presente que cada uno de los medios empleados se rige por una normativa específica. Por ello, se postula el sistema de red para determinar el régimen aplicable a los transportes multimodales, solución totalmente respetuosa con la regulación vigente en cada medio de transporte. Sin embargo, este sistema no permite determinar el régimen aplicable cuando

se ignora el medio de transporte en el que se han causado los daños en las mercancías objeto de transporte. Por ello, en este último apartado (VIII) se propone en estos casos que se aplique el régimen que se acredite por quien lo invoque, siguiendo la orientación apuntada por la reciente STS de 28 de septiembre de 2020 (ECLI:ES:TS:2020:3026).

II. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

El contrato de transporte multimodal, como es sabido, constituye una modalidad contractual en la que el cargador acuerda con el porteador que este traslade las mercancías confiadas para su entrega en el destino a través de varios medios de transporte, con independencia del número de porteadores que intervengan en dicha ejecución¹. Como rasgos característicos de esta fórmula contractual cabe destacar los siguientes:

a) En primer lugar, ha de tratarse de un único contrato de transporte cuya ejecución se ha acordado que debe realizarse a través de diferentes medios. No se incluyen, por tanto, dentro de esta categoría los transportes realizados por medios de transporte distintos, si estos no forman parte de un único contrato. Resulta imprescindible, a este respecto, que el porteador se comprometa a realizar íntegramente el envío, pactando a tal respecto que se llevará a cabo a través de distintos medios de transporte.

b) En segundo lugar, en el contrato debe haberse pactado que el desplazamiento de las mercancías va a realizarse a través de distintos medios de transporte, y que se ha ejecutado de conformidad con lo pactado, ya que no basta con que se haya acordado en tales términos, sino que, además, ha tenido que efectuarse en las condiciones pactadas.

c) En tercer lugar, el carácter multimodal del contrato de transporte se pone de relieve asimismo en que cada medio de transporte acordado y empleado en la realización del envío ha de contar con una normativa aplicable específica, porque si cada tramo no dispusiera de una regulación propia, no podría considerarse que, desde una perspectiva jurídica, reviste la calificación de transporte multimodal.

El contrato de transporte multimodal presenta la naturaleza jurídica propia de un contrato de transporte en la medida en que en su contenido se consagra el elemento jurídico-obligacional básico del contrato de transporte: el compromiso del operador de transporte multimodal (OTM) de realizar el transporte bajo su responsabilidad. La única singularidad normativa del contrato de transporte multimodal es la diversidad de regímenes aplicables a la relación entre el cargador y el OTM a causa de las distintas regulaciones vigentes en cada uno de los medios de transporte. En cualquier caso, dicha diversidad normativa no afecta

¹ *Vid.*, en lugar de muchos, recientemente, EMPARANZA, «Contrato de transporte multimodal», en R. BERCOVITZ (dir.), *Tratado de Contratos*, t. 5, 3.ª ed., Valencia, 2020, pp. 6655 y ss.; en el panorama internacional, BÄCKDEN, *The Contract of Carriage. Multimodal Transport and Unimodal Regulation*, Oxford, 2019, pp. 8 y ss.

al compromiso contractual contraído por el OTM, porque dicho sujeto, como porteador, asume la obligación de llevar a cabo por su propia cuenta y riesgo el desplazamiento al lugar de destino de las mercancías confiadas por el cargador, con independencia de que, si incumple dicha obligación, deba responder conforme al régimen del medio de transporte aplicable por vía normativa o contractual.

III. EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE CONTENEDORES: SUS CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

1. El transporte en contenedores: sus ventajas y sus problemas principales

El transporte realizado a través de distintos medios constituye una modalidad de transporte eficaz y, por tanto, de presencia creciente, desde el momento en que las operaciones de carga y descarga han dejado de generar riesgos adicionales en las mercancías transportadas. Esto ha sucedido principalmente desde que para esta modalidad de transporte se utilizan instrumentos de carga uniformes que eliminan la denominada ruptura de carga. En este sentido, la utilización de los contenedores («*containers*»), cuya presencia hoy en día en el comercio internacional se encuentra absolutamente extendida, ha permitido superar los problemas derivados de las dimensiones heterogéneas del embalaje de las mercancías que impedían, en suma, articular integralmente el transporte. El empleo de este tipo de recipiente ha traído consigo, en definitiva, que el transporte multimodal haya adquirido un extraordinario desarrollo, ya que ha facilitado que las mercancías sean objeto de transbordo con facilidad y de que se hayan minimizado las probabilidades de que las mercancías sufran daños en tales operaciones².

Pero, además de eliminar los riesgos específicos de la carga y descarga de las mercancías en los distintos medios de transporte, el transporte en contenedores ha traído consigo importantes beneficios que han incidido en la creciente implantación del transporte multimodal. Así, conviene señalar que ha permitido ahorrar indudable tiempo en los tráficos intermodales, pues al simplificarse las operaciones de transbordo, el transporte se ejecuta más rápidamente. Además, ha favorecido la reducción de los costes económicos desde una triple perspectiva. Por una parte, ha rebajado significativamente la intervención de operarios, cuya tarea se ha visto suplida por estructuras mecánicas de carga automática. Por otra parte, ha eliminado la necesidad de aportar embalajes específicos para cada mercancía, ya que su propia conformación le proporciona protección. Y, finalmente, al mismo tiempo, hace posible reunir distintos tipos de géneros en un mismo receptáculo de manera que el aprovechamiento del espacio reduce el coste global de la operación. De igual forma, cabe mencionar que, en materia de seguridad, los contenedores prestan una protección complementaria a las mercancías durante los tiempos muertos que se producen entre la descarga de un medio hasta la

² Sobre estas cuestiones, *in extenso*, EMPARANZA, *El concepto de porteador en el transporte de mercancías*, Granada, 2003, pp. 57 y ss.

carga en el siguiente, pues su férrea estructura contiene además dispositivos de seguridad que los convierten en depósitos prácticamente blindados. Por último, no debe olvidarse que, desde una perspectiva logística, su estructura metálica de medidas homogéneas propicia su apilación, con lo que se aumenta notablemente la capacidad de transporte y almacenaje de mercancías.

La utilización de los contenedores en el transporte multimodal de mercancías, que ha traído consigo indudables ventajas, como se ha destacado anteriormente, también genera, no obstante, algunos inconvenientes que, aun sin frenar su empleo, causan problemas en su normal desarrollo. Por una parte, desde un punto de vista económico, por el incremento notable de las inversiones del OTM que ha de asumir a causa de los costes por su uso o por su adquisición, lo que, a su vez, requiere que se construyan estaciones en las que ubicar los contenedores hasta su recogida por otro porteador que desee utilizarlos, incrementándose significativamente los costes de inversión. Por otra parte, por el tipo de material, ya que las mercancías pueden sufrir daños a causa de sus especiales propiedades o de la materia de la que está fabricado el contenedor. Y, por último, no hay que obviar que su estructura rígida no solo puede dañar las mercancías, sino que también impide supervisar antes del transporte las condiciones en las que se halla su contenido, con lo que se corre el riesgo de que sus defectos interiores no se adviertan.

Generalmente el empleo de los contenedores en los transportes multimodales se lleva a cabo en transportes marítimos de línea regular (*liner terms*). La necesidad de contar con líneas de transporte estables que unan distintos puertos marítimos para conectarlos con los grandes mercados y con las líneas transoceánicas explica que hayan proliferado en la actualidad líneas de transporte marítimas dedicadas exclusivamente al transporte de contenedores. En estos casos es evidente que se tratan de transportes marítimos en los que los operadores del transporte asumen la realización del traslado íntegro de tales recipientes desde que los reciben hasta que los ponen a disposición de sus destinatarios en el destino fijado, pero que forman parte normalmente de transportes «*door to door*» en los que el OTM se encarga de la organización y ejecución del envío de los contenedores a través de distintos medios de transporte. La realización del transporte se desarrolla normalmente por vía marítima, pero el traslado suele comprender también algunas fases terrestres previas a su carga en el buque, así como todas las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga inherentes a su realización por mar, de las cuales se hace cargo en su conjunto el OTM, sin perjuicio de que confie parte de las actividades que la integran a otros operadores especializados.

En cualquier caso, desde el punto de vista jurídico las dificultades para examinar antes del transporte las condiciones en las que se halla el contenido del contenedor, es lo que propicia mayores dificultades, porque no permite comprobar el momento en el que las mercancías transportadas en los contenedores han sufrido los daños, y, por tanto, no pueda precisarse el régimen aplicable, ya que, como se examinará posteriormente con más detalle, en el transporte multimodal

normalmente se aplicará el régimen del transporte en el que se ha producido el daño en las mercancías transportadas³.

Ciertamente, la necesidad de crear un régimen jurídico específico para esta modalidad de transporte no ha venido, por tanto, exigida por el uso de estos singulares receptáculos, sino porque estos han acelerado el desarrollo del transporte multimodal, en el que el OTM asume la organización del itinerario a través de distintos medios de transporte hasta su llegada al destino fijado. Sin embargo, el hecho de que las mercancías vayan alojadas en contenedores impide que pueda conocerse su auténtico estado antes de la realización del transporte, si no se procede previamente a su apertura. Por ello, se pretende analizar el procedimiento de colocación y estiba de las mercancías en los contenedores, porque no es lo mismo que las acomoden el cargador o el propio porteador, como se va a poner de relieve a continuación.

2. El transporte de contenedores bajo las cláusulas FCL/LCL y sus efectos en la responsabilidad del OTM

El régimen del transporte de contenedores se configura normalmente en torno a dos fórmulas, dependiendo de si dicho receptáculo se encuentra o no cerrado en el momento en que el OTM se hace cargo de su envío.

a) Así, en primer lugar, cabe mencionar los contenedores que se entregan al porteador cerrados, con las mercancías ya instaladas en su interior por el expedidor, denominados FCL (*full container load*). Este tipo de contenedores se emplean a menudo en transportes multimodales en los que, el contenedor se concibe con un recipiente en el que se trasladan las mercancías. Por eso, la responsabilidad del porteador se limita a garantizar que externamente se mantenga incólume y que, en su caso, conserve la temperatura o condiciones de transporte pactadas⁴. En estos casos, el porteador podrá quedar exonerado de su responsabilidad si entrega el contenedor al destinatario en el mismo estado en que lo recibió, es decir, en idénticas condiciones externas en las que se encontraba cuando se le confió, o, en su caso, bajo la misma temperatura, gracias al sistema refrigerador instalado⁵. Dicha exoneración de responsabilidad, no obstante, no surtirá efecto si el acreedor de la prestación de transporte puede probar que la causa de los daños de las mercancías fue imputable al porteador o a sus auxiliares, prueba de no fácil consecución por la indudable dificultad que entraña para el reclamante determinar

³ Vid. *infra* IV.2.

⁴ Vid., en este sentido, CLARKE, «Containers: Proof that Damages to Goods occurred during Carriage», en SCHMITHOFF y GOODE (dirs.), *International Carriage of goods: some legal problems and possible solutions*, London, 1988, pp. 68-69, con base en el régimen del CMR y de las Reglas de La Haya-Visby.

⁵ Vid., *in extenso*, GORRIZ, *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías (carretera, ferrocarril, marítimo, aéreo y multimodal)*, Bolonia, 2001, pp. 627 y ss., poniendo de relieve que, pese al diferente trato dispensado sobre esta cuestión en los tribunales de los distintos países, en nuestro ordenamiento la jurisprudencia se ha mantenido firme en estos parámetros.

Así, se manifiestan expresamente en la actualidad, entre otras, las SAP Barcelona (Sección 15.ª), de 14 de febrero de 2019, FD 8.º (JUR 2019/60887); SAP Barcelona (Sección 15.ª), de 8 de octubre de 2019, FD 4.º (AC 2019/1694); SAP Islas Baleares de 30 de junio de 2017, FD 4.º (AC 2017/1127).

lo sucedido durante el transporte cuando ignora realmente lo que aconteció en el envío y, además, carece de medios para poder indagarlo.

b) En segundo lugar, se encuentran los contenedores cargados por el propio porteador, normalmente con mercancías de distintos cargadores, que se utilizan para que el porteador pueda consolidar en un mismo envío las mercancías de distintos clientes. En estos contenedores, que se identifican bajo la denominación LCL, el porteador acomoda las mercancías recibidas por uno o varios remitentes con el fin de proceder a su traslado hasta la entrega al destinatario⁶. En estos supuestos, por tanto, las labores de estiba y amarre de las mercancías en el contenedor constituyen una labor fundamental que corresponden al porteador, porque este, con el fin de que su envío resulte más rentable, aspira a conseguir su ocupación total con los indudables riesgos que puede conllevar para las mercancías almacenadas. Así, cuando el contenedor se configure bajo la fórmula LCL, el porteador marítimo deberá comprobar que las mercancías estén debidamente acondicionadas y sujetas en el contenedor para que puedan ser trasladadas incólumes a destino y, por tanto, responderá de los daños que puedan generarse en el transporte, cuando los daños se hayan producido por dicha deficiente estiba, o por cualquiera otra incidencia relacionada con su transporte, con independencia de que sea el propio porteador quien se haga cargo de dichas operaciones, o las haya realizado otro operador contratado por el porteador marítimo.

Por eso, cuando el OTM utilice contenedores para llevar a cabo transportes multimodales la distinción entre ambas modalidades puede resultar sumamente relevante. Así, cuando se trate de contenedores en régimen FCL, el alcance de la obligación del OTM se limitará a supervisar el buen estado externo del contenedor y a trasladar las mercancías a su destino a través de distintos medios de transporte, sin que deba examinar el contenido interno de los contenedores. Por tanto, solo será responsable de los daños causados en el contenedor que fuesen imputables a él a consecuencia del envío realizado. Sin embargo, si se trata de un contenedor LCL, el porteador deberá responder de los daños sufridos por las mercancías transportadas, surgidos como consecuencia de la deficiente sujeción o acondicionamiento de las mercancías al contenedor en el que iban agrupadas⁷. Y,

⁶ *Vid.*, en este sentido, la STS de 26 de mayo de 2011 (RJ 2011/3989), en la que la empresa transitoria se comprometió a trasladar las mercancías por mar, consolidándolas y sujetándolas a los contenedores en los que debían ser transportadas. El porteador se obliga, por tanto, además de a transportar las mercancías, a instalarlas adecuadamente en el contenedor, de lo que debe responder en el caso de que dicha colocación provoque daños en las mercancías. La responsabilidad del porteador en tales casos es indiscutible con independencia de que fuera otra la empresa encargada de llevar a cabo tales operaciones o de que los daños se produjeran en el mismo momento en que se produjo la consolidación o durante el transporte, porque el porteador responde del buen fin de la operación en su integridad (*vid.*, *in extenso* EMPARANZA, «La responsabilidad de la empresa transitoria por daños en las mercancías transportadas en contenedores», *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, núm. 89, 2012, pp. 106 y ss.).

⁷ En este sentido lo destaca la STS de 26 de mayo de 2011 (RJ 2011/3989) al declarar su FD 4.º que «la prestación consistente en acondicionar y sujetar debidamente los voluminosos objetos de cada contenedor [...] no fue una actividad independiente, sino accesoria de la del transporte». De esta forma se concluye que el porteador debe responder de los daños producidos en las mercancías durante el transporte marítimo porque fueron debidos a que habían sido sujetadas de forma incorrecta, y esa deficiencia fue la causante directa de tales daños.

ello, aunque el OTM no haya sido quien ha llevado a cabo el relleno y sujeción del contenedor, porque al revestir la condición de porteador, está asumiendo las consecuencias de las actuaciones que realicen aquellos sujetos a quienes encomiende las tareas que le corresponden como porteador. Y, entre ellas, también figura la de llevar a cabo las labores necesarias para que las mercancías vayan perfectamente fijadas dentro el contenedor y si el operador en cuestión no lo hizo adecuadamente, el OTM debe responder de ello y hacer frente a las correspondientes indemnizaciones que se generen. Por eso, incluso si los daños en las mercancías se hubieran producido durante las operaciones de consolidación en el contenedor, el OTM en estos casos también deberá responder de los mismos, al estar encargado de las operaciones de instalación de las mercancías en el contenedor, y de la organización y realización del transporte en su conjunto, lo que le convierte en responsable de la correcta ejecución del transporte multimodal en todas sus fases.

IV. EL RÉGIMEN APLICABLE AL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL: LA VIGENCIA DEL SISTEMA DE RED

1. La ausencia de regulación de transporte multimodal internacional

En el ámbito del transporte multimodal internacional no existe una normativa que regule de forma unitaria esta específica modalidad de transporte. Los únicos indicios de una incipiente regulación unitaria para supuestos en los que un transporte se desarrolla por varios medios no regulan expresamente supuestos de transporte multimodal en sentido estricto. Cada medio de transporte cuenta con una regulación específica que contempla un régimen propio adecuado a las características del medio de transporte y, sobre todo, a la evolución histórica de su regulación. Esta disparidad normativa se aprecia principalmente en la regulación del transporte marítimo, que, con base en su supuesto particularismo, ha mantenido sus originales rasgos específicos, sin que se haya visto afectado por las más modernas normativas reguladoras del transporte terrestre y aéreo.

Así, el porteador marítimo está sometido a un régimen de responsabilidad imperativo en los casos en que el transporte realizado esté sometido a las Reglas de La Haya-Visby. En concreto, se le hace responsable de todos los daños, pérdidas, averías y perjuicios causados a las mercancías cargadas en el buque, limitados a 2 DEG/kg. (art. 4.5), quedando, además excluida cualquier responsabilidad por los daños que pudieran haber sufrido las mercancías antes del embarque, en el trayecto hasta su carga a bordo del buque, o después de que se hubiera procedido a su descarga y posterior entrega al destinatario. De esta forma, al porteador marítimo solo se le aplicará el régimen del transporte marítimo en la fase estrictamente marítima del envío, siéndole, en cualquier caso, aplicable las abundantes exoneraciones de responsabilidad previstas a tal efecto en la regulación marítima (art. 4.2)⁸.

⁸ Sobre estas cuestiones, *in extenso*, RUIZ SOROA, *Manual de Derecho del Transporte Marítimo* (RUIZ SOROA, ZABALETA y GONZÁLEZ), Vitoria, 1997, pp. 447 y ss.