

EL TRANSPORTE COMBINADO DE MERCANCÍAS

POR

ANÍBAL SÁNCHEZ ANDRÉS Profesor Agregado
de Derecho mercantil.

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.—1. *Función económica.*—2. *Distinción de figuras afines.*—3. *La noción del contrato.*—4. *La unificación internacional de la disciplina del transporte combinado.*—II. ELEMENTOS DEL CONTRATO.—5. *El «Operador de transporte combinado».* *Naturaleza jurídica.*—6. *La documentación del contrato y la crisis de la función representativa de los títulos acreditativos del transporte.*—III. LA RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE COMBINADO.—7. *Responsabilidad por culpa y responsabilidad objetiva.*—8. *El sistema de «extensión» de responsabilidad.*—9. *El sistema sectorial o de «red» (Réseau, Network).*—10. *El sistema unitario.*

I. INTRODUCCIÓN.

El presente estudio trata de abordar, con preferente consideración al movimiento de unificación internacional, algunas de las cuestiones fundamentales que plantea la disciplina jurídica del transporte combinado de mercancías.

Una ojeada superficial a las publicaciones que vienen prestando atención a los problemas del transporte nos advierte sin dificultad del interés que ha despertado esta figura contractual, en la que lo nuevo y lo tradicional se dan la mano para atender las exigencias de economía, rapidez y seguridad que de modo creciente reclama el tráfico contemporáneo. Son ya más de medio centenar los estudios que en los últimos diez años se han dedicado al análisis de los problemas jurídicos que encierra la institución; y, si a las publicaciones directamente relacionadas con la disciplina general del contrato, sumáramos las que contemplan

aspectos parciales del mismo y las que se ocupan de *las* cuestiones técnicas, administrativas y comerciales que su desarrollo suscita, habríamos de concluir que la simple reseña bibliográfica de tan abundante material exigiría por sí sola un folleto de regular formato. Cabe, pues, afirmar, sin miedo a la exageración, que el tema del transporte combinado se ha convertido en estos últimos tiempos en un auténtico género literario; lo que acaso no resultará tan sorprendente si advertimos que en esta figura contractual están depositadas en la actualidad las más sólidas esperanzas en orden a la reforma, por no decir la revolución, de un sistema general de transportes, cuya disciplina legal —según ha recordado recientemente algún autor— se encuentra a la sazón bastante envejecida (1).

1. *Función económica.*

Hay, pues, que preguntarse cuáles son las razones que apoyan ese interés y cuáles las causas que permiten alimentar tan extraordinarias esperanzas. La pregunta nos sitúa derechamente ante el tema de la función económica del transporte combinado. Y para contestarla bastaría decir que lo que mueve tanta literatura no es otra cosa que un deseo bien comprensible de integración que, si no se interpretaran exageradamente las palabras, nos atreveríamos a calificar de *aspiración a la unidad*. Naturalmente intentamos referirnos a la unidad del régimen del transporte, entendida como *unidad del servicio* en el plano económico y como *unidad del contrato* en el terreno legal.

Pero quizá el tema se entenderá mejor si recordamos el significado atribuido en uno y otro campo a la noción de transporte.

Como *servicio económico* el transporte de cosas se dirige a conseguir el traslado de mercancías de un lugar a otro, cifrándose en la consumación efectiva de ese desplazamiento la utilidad material buscada por las partes como fruto unitario de dicha operación. De modo que si el traslado sólo se consume parcialmente, si las mercancías no llegan a destino o lo alcanzan con retraso o

(1) ROMANELLI, *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, en Dir. Mar. 1973, págs. 243 y sigs., especialmente págs. 244-245.

averiadas, se habrá frustrado la finalidad económica del negocio y el titular de las mercancías experimentará la consiguiente pérdida patrimonial.

No ha de sorprender por tanto que, en lógica contemplación de ese mecanismo de intereses, el legislador haya dotado al contrato de una *estructura jurídica* en la que destaca la configuración de la prestación del porteador como una obligación substancialmente equiparable a las llamadas de resultado y en la que el traslado completo y útil se concibe — prescindiendo de matices escolásticos que casi es innecesario recordar— como *opus indivisible*, cuya lesión genera la consiguiente responsabilidad (2).

Casi resulta innecesario añadir que la correspondencia entre aquella finalidad económica y la estructura jurídico-negocial encargada de realizarla no suele presentar dificultades cuando el

(2) Los matices que habría que añadir a la doctrina que se propone operan en una doble vertiente. De una parte, se refieren a la estructura del vínculo; de otra, al objeto de la obligación. En primer aspecto, se podría puntualizar que la estructura de la relación obligatoria responde al conocido esquema *do ut facias*, ya que lo que *se* compromete a cambio del precio es precisamente un «hacer», un *facere* y, en este sentido, quizá fuera preferible sustituir la idea de «obra» por la noción de «servicio» (MESSINEO, *II contratto in genere*, Milán, 1968, pág. 795). Pero, a nuestro juicio, esa consideración no empaña la coherencia de la conclusión que se postula en orden al deber impuesto al porteador de proporcionar un «resultado»; pues poco importa a esos efectos que ese resultado carezca de consistencia material. Bajo este aspecto parece correcto seguir patrocinando la inclusión del transporte en la matriz general de los «contratos de obra», tal como hace la doctrina alemana más reciente y autorizada, tras significar que en ellos (los *Werkverträge*) la obligación se refiere precisamente a un *Ergebnis*, esto es, al resultado mismo (EssER, *Schuldrecht*, Karlsruhe, 1969, págs. 163 y 165). Esta estimación nos lleva de la mano al segundo aspecto que queríamos puntualizar, debiendo recordar, en todo caso, que cualquier obligación tiene siempre por objeto producir un resultado. De modo que la distinción entre obligaciones de medio (o diligencia) y obligaciones de resultado (en sentido estricto), expresa básicamente la mayor o menor amplitud del resultado prometido en relación al contenido de interés que ostenta el acreedor en cada relación obligatoria (Cfr. MENCONI, *Obbligazioni di «risu/toio» e obbligazioni di «mezzi»*, en R. D. C. 1954, parí. I, págs. 188 y sigs. Más ampliamente, en relación asimismo a dicha distinción, FROSSARD, *La distinction des obligations de moyens et des obligations de resultat*, Parí 1965, *passim*, con especial indicación de la obligación de resultado-seguridad que nace del transporte en págs. 20, 119-120, 212 y 279, entre otras). Veremos más adelante, sin embargo, que la disciplina de cada tipo de transporte no siempre es fácil de compatibilizar con esa noción clásica del transporte como negocio del que nace una obligación de resultado.

transporte puede efectuarse con auxilio de un único porteador. Pero las cosas se presentan de muy distinta manera cuando la ejecución de ese desplazamiento exige el empleo de diferentes vehículos, máxime si dichos vehículos se mueven en medios diversos, y muy especialmente cuando su explotación comercial corresponde además a distintos porteadores. En estos casos, la deseada unidad económica del servicio *se* ve amenazada por la insuficiencia de unos mecanismos contractuales que solo imperfectamente logran aproximarse a ese resultado unitario merced a una técnica de *superposición institucional*, evidentemente compleja y que presenta problemas de armonización verdaderamente delicados.

La razón de esa desarmonía no es difícil de entender si recordamos el diferente grado de evolución que han presentado secularmente los distintos medios de transporte. Se podría hablar así de una larga supremacía del transporte marítimo, posteriormente debilitada al aplicarse la máquina de vapor y el motor de explosión al transporte terrestre, y de la concurrencia actual de ambos sistemas con el transporte aéreo, que asegura largos desplazamientos a mayor velocidad. No ha de sorprender, por tanto, que esta génesis y desarrollo separado de los diferentes tipos de transporte haya conducido a la consolidación de soluciones jurídicas singulares cuya adecuada coordinación presenta en todo caso notable dificultad. De ahí provienen substancialmente los problemas del transporte combinado que la doctrina atribuye correctamente a un *proceso de especialización* de las empresas porteadoras que, obligadas a adaptarse a la práctica de determinado tipo de transporte, no asumen normalmente servicios que impliquen prestaciones distintas de las que pueden desarrollar a través de sus propias líneas (3).

Pero las circunstancias históricas que determinaron esta situación se encuentran hoy en trance de ser superadas. No pretendemos decir, naturalmente, que hayan desaparecido o deba desaparecer por completo aquella especialización. Lo único que intentamos significar es que las condiciones económicas bajo las que se desarrolla actualmente la actividad de cualquier empresa porteadora denotan suficiente homogeneidad como para alentar

(3) ASQUINI, *Trasporto di cose (Contratto di)*, en «Novissimo Digesto Italiano», Tomo XIX, Turin 1973, págs. 576 y sigs. en especial, pág. 578.

la aspiración hacia un régimen más uniforme (4). Factor de unificación al que habría que sumar el reciente despliegue de toda una serie de procedimientos técnicos que, al asegurar un transporte sin fracturas, no obstante el cambio de vehículo, la variación del medio o la sucesión de portadores, hacen más visible la unidad física del servicio y mueven a sentir en mayor grado la necesidad de aquella armonización legal.

Entre los aludidos procedimientos técnicos corresponde un papel de vanguardia al uso de "containers", cuyo interés —según se ha señalado recientemente— no radica tanto en el hecho de representar una forma relativamente nueva de embalaje cuanto en las posibilidades que ofrece en orden a la efectiva realización de esa idea de una cadena ininterrumpida de transporte, que hasta el momento ha encontrado su expresión más lograda en la figura del llamado "transporte puerta a puerta" (5).

Hemos de recordar, sin embargo, que el transporte por medio de "containers" constituye simplemente un ejemplo —acaso el mejor estudiado, pero ni mucho menos el único— de un fenómeno más amplio que desde hace algunos años viene denominándose *transporte de cargas unificadas*. Junto a aquel sistema se conocen, en efecto, bastantes otros procedimientos que sería prolijo reseñar, al tiempo que han ido produciéndose toda una serie de adaptaciones técnicas en los propios medios de transporte que aspiran asimismo a facilitar la continuidad del desplazamiento, bien mediante el trasbordo del vehículo sin descargar a otro mayor que practique el transporte, bien, a la inversa, mediante

(4) Algo reticente se manifiesta, sin embargo, CHAUVEAU, quien estima, a este respecto, que la realidad económica no es absolutamente equivalente en todos los sectores, apuntando, en consecuencia, alguna duda sobre la bondad de una legislación uniforme (*Retrospective faetualités*, D. M. F. 1975, pág. 6).

(5) PINEUS, *Les containers et les transporte combines*, en D. M. F., 1967, página 394. Adviértase, sin embargo, que la incidencia del «container» sobre las instituciones mercantiles no limita sus efectos a la disciplina del transporte, sino que penetra también, y decisivamente, en otros muchos sectores, entre los que bastará recordar ahora el campo del seguro, donde ha determinado el desarrollo de el sistema de cobertura llamado «de almacén a almacén» (Cfr. entre nosotros Aurelio MENÉNDEZ, *La cláusula de «almacén a almacén» en el seguro marítimo español*, R. D. M. 1966, págs. 23 y sigs.). En ese mismo sector el auge del transporte combinado viene planteando asimismo otras particulares exigencias a las que la doctrina empieza a prestar ya específica atención (BIRCH REYNARDSON, *The Insurance of A, the Combined Transit Operator*, en Dir. Mar. 1972, págs. 215 y sigs.).

su segregación del mismo, a fin de que esas unidades móviles previamente transportadas continúen el viaje con su carga, utilizando sus propios elementos de propulsión o sirviéndose de sistemas de remolque ya conocidos por la práctica tradicional. El transporte de camiones por ferrocarril, el traslado de vehículos cargados en buques-canguro (sistemas "roll-on/roll-of" y "lift-on/ lif-of") el uso de naves LASH, así llamadas por contracción de la expresión inglesa "lighter aboard ship", ya que transportan gabarras cargadas capaces de continuar el viaje por rías o aguas interiores a las que no tiene acceso el buque-nodriza o "portagabarras" (*portachiatte*, *portebarges*), constituyen algunos de los ejemplos más representativos de este movimiento en favor de la integración de diversos medios de transporte que ofrece el telón de fondo sobre el que hemos de situar la problemática jurídica del transporte combinado (6).

De suerte que podríamos afirmar, a modo de conclusión, que si el transporte combinado no supone la liquidación de la vieja especialización empresarial, si representa, «n cambio, una nueva *superespecialización* que pugna por abrirse camino merced al esfuerzo de las grandes firmas internacionales que han mostrado suficiente preparación y notable sensibilidad para hacerse eco de las posibilidades que ofrece la integración de medios de transporte y para superar las servidumbres que todavía presentan los sistemas de consolidación de la carga.

2. *Distinción de figuras afines.*

Bajo este aspecto resulta sencillo comprender que la afirmación y desarrollo del transporte combinado es cosa de nuestros días. Pero, si la función económica del contrato se reduce a conseguir la realización de un traslado allí donde el primer porteador no puede llegar con sus propios medios, habremos necesaria-

(6) DE CADT, *The container and the overseas trade*, en *European Transport Law* 1968, págs. 533 y sigs. En relación a la problemática de las naves «portagabarras» v. FERRARINI, *Aspetti giuridici del trasporto a mezzo navi portachiatte*, en *Dir. Mar.* 1971, págs. 167 y sigs.; CAHBONE, *Trasporto su navi porta-chiaite e convenzione di Bruxelles sulla polizza di carica*, *Dir. Mar.* 1972, págs. 229 y sigs.; Du PONTAVICE, *Le Droit et les navires porte-barges*, *D. M. F.* 1973, pág. 707. Para la temática general de los procedimientos técnicos de integración de los diversos medios de trans-

mente de convenir que los problemas centrales de nuestra institución no son, ni mucho menos, de hoy. Por una u otra causa, esa necesidad económica se hubo de sentir tempranamente, dando lugar a una serie de soluciones parciales, que pensadas para resolver problemas similares o idénticos (singularmente en materia de responsabilidad y documentación) siguen gravitando lógicamente sobre la disciplina del transporte combinado, si bien sólo de modo impropio pueden calificarse de antecedentes de nuestra institución.

La validez de esta última estimación se percibe sin dificultad recordando simplemente que los problemas derivados del uso de diferentes vehículos para conseguir el desplazamiento de mercancías desde su punto de origen al de destino se ha planteado históricamente en torno al dato *subjetivo* de la pluralidad de porteadores, considerando, en cambio, irrelevante aquellas otras circunstancias objetivas que miran a la diversidad de medios o de vías a través de las cuales tiene lugar dicho desplazamiento. En este sentido la doctrina clásica llegaría incluso a afirmar que la diversidad de ruta por las que se efectúa el transporte o de los medios utilizados para realizarlo no modifica, por lo general, la naturaleza de las relaciones jurídicas de los llamados porteadores entre sí, ni de las que ligan a dichos porteadores con el remitente o cargador (7). A este respecto el único dato significativo sería, pues, la índole del vínculo contractual asumido por el transportista, habiéndose podido separar así tres diferentes figuras de transporte con pluralidad de porteadores, que la doctrina ha referido preferentemente al transporte marítimo (quizá por el dato ya aludido de su mayor elaboración institucional), si bien alguna de ellas ha logrado superior desarrollo en otros sectores y todas ofrecen generalidad suficiente para referirlas al transporte efectuado por cualquier tipo de rutas, sean éstas terrestres, marítimas o aéreas. Las figuras en cuestión serían las del transporte y nuevos sistemas de manipulación y consolidación de la carga, cfr. SUYKENS y COPPIERS, *Les nouvelles techniques de manutención de marchandises et les porte de mer*, en *European Transport Law* 1968, págs. 596 y sigs.; MARCHESI, *Elementi per una teoría del trasporto intégralo*, en *Dir. Mar.* 1972, págs. 266 y sigs.; y, en la misma revista, NILSON, *Technical and económica! aspects of combined transpon operation*, (págs. 298 y sigs.).

(7) VIDARI, *Il contratto di trasporto terrestre. Trattazione sistematica secundo U Diritto italiano vigente*, Milán 1890, págg. 22-23.

porte unitario con subtransporte, la del llamado transporte con reexpedición y, finalmente, la conocida bajo el nombre de transporte acumulativo. Y son también esas tres modalidades las contempladas recientemente por los autores al analizar los antecedentes históricos del transporte combinado (8). La figura del *transporte unitario* se caracteriza por el dato de que el porteador se obliga frente al cargador a realizar la totalidad de transporte, de modo que el uso eventual de subtransportistas agota sus efectos en las relaciones internas entre los porteadores, configurándose dichos subtransportistas como simples agentes o sustitutos del porteador principal, único responsable del incumplimiento. Esta modalidad de ejecución del traslado es quizá la solución más antigua en orden a resolver la necesidad de completar una cadena de transportes y de ella ofrece ya interesantes testimonios el Derecho romano. En el Título 19.2. del Digesto se conservan dos textos que extienden la responsabilidad del conductor al caso de transbordo de mercancías a otra nave menor para pasar un río, si la sustitución de porteador no fue consentida (D. 19.2.13.1), y a la hipótesis de empleo de auxiliares o agentes por quien tomó en arriendo el transporte de una columna (D. 19.2.25.7). En ambos casos el daño de las cosas porteadas se imputa a quien contrató el transporte como obligado a soportar sus consecuencias (*periculum protestare*); aunque se discute si esa imputación del riesgo, basada en los principios reguladores de la culpa, representa una aplicación de la llamada culpa-negligencia o constituye más bien un supuesto reconducible a la noción de culpa-impericia (9).

Sea cual fuere la posición que al respecto se mantenga, lo que ahora importa subrayar es que el esquema de transporte unitario realizado en parte por agentes auxiliares o ejecutado mediante cesión parcial de sectores del trayecto a subtransportistas

(8) BERLINCIERI-VERRUCOLI, *Il trasporto combinato: Nuove problematiche in tema di responsabilità e documentazione*, en Dir. Mar. 1972, págs. 190 y sigs.; y con anterioridad DE MARTINI, *Considerazioni in tema di trasporto marittimo con clausula di trasbordo*, Riv. Dir. Navigazione, 1962, págs. 107 p sigs., con preferente atención, según indicábamos al transporte marítimo.

(9) V. ARANGIO-RUIZ, *Responsabilità contrattuale in Diritto romano*, Nápoles 1958, págs. 197 y sigs. y más recientemente CANATA, *Per lo studio della responsabilità per colpa nel Diritto romano classico*, Milán, 1969, págs. 260, nota 3, 314, asimismo en nota, y 281 y sigs., en especial pág. 284.

sustitutos, sigue ofreciendo utilidad en la práctica del transporte combinado. No ha de extrañar, por tanto, que sea substancialmente ese sistema el que inspira la solución del Uniform Commercial Code estadounidense para los transportes mixtos bajo *Through/TTto/lading* (Secc. 7-302) y que la concurrencia de auxiliares y sustitutos sea igualmente tema obligado en los proyectos internacionales sobre transporte combinado de mercancías, según se advierte —por citar sólo uno de los últimos ejemplos— en la llamada "Convención TCM" elaborada a instancias de la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental (I. M. C. O.) y de la Comisión Económica para Europa. En ambos casos, sin embargo, la pretendida insensibilidad del cargador frente a los mecanismos internos de ejecución del transporte tropieza con la circunstancia, reconocida en dichas disposiciones, de que el porteador puede limitar su responsabilidad por la parte de trayecto subcontratada, alegando las causas de exoneración correspondientes al régimen singular de aquella fase: v. g., el porteador terrestre que compromete un transporte unitario, pero una de cuyas fases es marítima, podrá alegar la culpa náutica si el daño sufrido por las mercancías se produjo en dicha fase (10). Por este lado se descubre sin dificultad la insuficiencia del procedimiento aludido para alcanzar una integración completa de las operaciones de transporte que asegure al cargador una protección uniforme a lo largo de todo el desplazamiento.

í s). La segunda figura que pretendíamos recordar era la del *transporte con reexpedición*, cuya característica consiste en que el primer porteador se obliga frente al cargador a efectuar el transporte correspondiente a una parte del trayecto, comprometiéndose a estipular suplementariamente un nuevo contrato de transporte que cubra la parte restante del recorrido por cuenta del mismo

(10) En relación al transpone combinado en los Estados Unidos v. con carácter general HEALY, *Combined Transport Law in the United States*, en *Dir. Mar.* 1972, págs. 237 y sigs. Para el tema concreto que ahora nos ocupa cfr. LIBOUTON, *Les transports successifs et les transporte combines en Droit americdn*, en *European Transport Law 1972*, pág. 916; y por lo que toca a la solución de la llamada «Convención TCM», v. LOEWE, *Der IMCO/ECE Entwurf eines Ubereinkommens über die gemischté Beforderung in internationalen Güterverkehr*, *ibidem* pág. 660 (Puede verse asimismo en versión francesa —*Le projet OMCI/CEE, ffune Convent-ton sur le transport internationale de marchandises. Convención TCM*— en la propia revista págs. 622 y sigs.).

cargador. En este sentido, puede decirse que el transportista asume una doble posición, respondiendo como porteador de la parte de trayecto que ejecuta por sí mismo y como comisionista en relación al contrato que estipula por cuenta de quien le confió la carga. No estará de más recordar, sin embargo, que el alcance de la responsabilidad atribuida al comisionista de transporte varía sensiblemente de unos sistemas a otros, pudiéndose separar a este respecto aquellos ordenamientos que limitan esa responsabilidad a la correcta elección de los sucesivos porteadores (supuestos del *Spediteur* alemán, de los *forwarding agents* del Derecho anglosajón y del *spedizioniere* del sistema italiano vigente) y aquellos otros que, siguiendo el ejemplo del comisionista de transportes del Derecho francés lo consideran obligado a garantizar el buen fin de la operación en razón de una cláusula implícita de *star del credere* (11). Ya veremos cuál es a este respecto la posición mantenida por el Derecho español; por el momento el simple recuerdo de esta diversidad de disciplina parece suficiente para mostrar la conveniencia de una regulación uniforme del transporte combinado. Pues, aunque no es dudoso que la figura de un comisionista de transporte a la francesa podría cubrir provisionalmente las exigencias que trata de atender nuestro contrato, no es menos exacto sin embargo que esa solución esta vedada allí donde el ordenamiento nacional no sujeta la comisión de transporte al régimen de la comisión de garantía (12).

Por último, hemos de referirnos a la figura del *transporte cumulativo*, cuya expansión coincide con la afirmación de las

(11) Sobre el tema, cfr. RODIÉRE, *Eludes sur la commission de transpon*, en *Revue Trimestrielle de Droit .conim.* 1957, págs. 3 y sigs., donde pueden confrontarse además las opiniones que ese estatuto ha merecido a la doctrina. Para la comparación de los diferentes sistemas legislativos y su caracterización sigue siendo decisiva la monografía de SE SÉMO, *Lo Spedizioniere*, Roma 1926, págs. 143 y sigs., sensiblemente superior a la más antigua de BURCHARD que, sin embargo, sigue conservando interés para la génesis del sistema germánico que arranca del Código de comercio de 1861 (*Das Recht der Spedition*, Stuttgart, 1894, págs. 15 y sigs.).

(12) Circunstancia correctamente subrayada por PEYREFITTE (*Le régime juri-dique des transports combines de marchandises*, D. M. F. 1972, págs. 643 y 711) y comprensiblemente aprovechada por otros autores para exaltar el servicio que presta esa figura ante la resistencia a la integración que ofrecen los diferentes sectores del transporte —marítimo, ferroviario, aéreo y de carretera— ante el temor a perder su supremacía (RODIÉRE, *Un faux problème: celui des «contoireers»*, en D. M. F. 1968, pág. 710). El trabajo de PEYREFITTE constituye el texto expuesto en el

grandes empresas ferroviarias habiéndose convertido, por obra de la convención CIM que regula el transporte internacional de mercancías por ferrocarril, en la regla general obligatoria a que debe ajustarse la práctica de tales servicios de transporte con objeto de lograr una adecuada integración en el régimen de las diversas líneas (13). La característica de esta modalidad contractual radica en el hecho de que varios porteadores se obligan solidariamente, de forma contemporánea o sucesiva (pero siempre merced a un único contrato) a transportar las mercancías a su destino, de modo que cada cual ejecuta únicamente la parte de recorrido que le corresponde, si bien la estructura solidaria del vínculo determina que cada uno quede responsable de la totalidad del transporte. Esta última conclusión reposa sobre el dato conocido de que los diversos porteadores son obligados directos frente al cargador, aunque se discute vivamente cuál es el fundamento de este vínculo, que unos estiman existente desde el momento inicial del contrato, gracias a la idea de una representación colectiva por parte del porteador originario, mientras otros lo explican por el acceso posterior de los distintos porteadores al negocio que, surgido de la primera propuesta de contrato, va recibiendo después la adhesión de los restantes porteadores en un proceso de formación sucesiva de la relación obligatoria (14).

Coloquio del Instituto de Derecho Internacional de Transportes que tuvo lugar en Rennes los días 13 y 14 de octubre de 1972 y aparece también recogido sin notas (o con las ideas que expresan incorporadas al texto) en la European Transport Law 1972, págs. 899 y sigs. con el título *Le régime juridique des transports combinés*.

(13) Convenio de Berna de 25 de febrero de 1961, vigente en España desde el 1 de enero de 1965. El Convenio ha sido revisado y concertado nuevamente (7 de febrero de 1970), pudiendo verse para nuestra materia el artículo 26, 1 y 2 del nuevo texto en el Boletín Oficial correspondiente al día 6 de agosto de 1975. En el seno del Mercado Común, una Directiva de 11 de diciembre de 1974 se ha ocupado de la fijación de reglas comunes aplicables a los transportes combinados, con especial atención a simplificar las combinaciones entre el transporte ferroviario y de carretera. Su validez se extenderá hasta el 31 de diciembre de 1978 y se aplicará tanto al transporte por cuenta propia como por cuenta de otro; pero no cubre el transporte ferroviario de «containers» (vid. *Déclaration de la politique commune des transports en 1974*, European Transport Law, 1975, págs. 13 y sigs.).

(14) Para esta segunda explicación VALERI, *Trasporti cumulativi*, Milán, etc. 1913, págs. 109 y sigs.; para la primera ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, en «u código di commercio commentato» de Bolaffio-Vivante vol. VI, Turin 1925, en especial pág. 499. Previamente, y en ambas obras, amplia discusión de otras explicaciones relativas a la naturaleza jurídica del fenómeno.

Nos parece, sin embargo, que la idea central sobre la que gravita la figura, es decir, la noción de una solidaridad de porteadores, tropieza con dificultades nada desdeñables, que ya anuncia nuestro Código (art. 373) cuando alude al régimen de las reservas que pueden hacer los diferentes porteadores, y que pueden nacerse insuperables cuando los regímenes reguladores de la responsabilidad de los porteadores sucesivos se ofrecen distintos para los diversos medios de transporte; pues no resultará fácil decidir entonces cuál de esos regímenes ha de ser aplicable, supuesto que haya que decidirse por alguno, ni resulta sencillo tampoco establecer una coordinación entre ellos si han de tenerse en cuenta todos a efectos de responsabilidad (15). En este sentido, los convenios internacionales reguladores de cada tipo de transporte ofrecen soluciones bastante criticables y que no resuelven satisfactoriamente los problemas planteados por los transportes de recorrido mixto. Un buen ejemplo de dicha situación lo suministra la ya aludida convención CIM, cuyo artículo 2.º (que no admite derogaciones) extiende el propio régimen de responsabilidad al transporte realizado por vehículos de distinta naturaleza cuando prestan servicios integrados en un transporte ferroviario ; pero aprovechando al propio tiempo las causas de exoneración de esa responsabilidad específicas de la fase marítima del recorrido cuando se puede demostrar que el daño de las mercancías sobrevino en dicha fase (art. 63). Otros testimonios igualmente significativos pueden encontrarse en la Convención CMR que rige los transportes internacionales de mercancías

(15) Puede ser significativo señalar las constantes vacilaciones positivas y doctrinales que en este punto ocurren en la fisonomía del transporte combinado. Como ejemplo, acaso baste recordar la postura de SÁNCHEZ GAMBORINO, quien, tras considerar deseable a este respecto la aplicación de la regla de la solidaridad entre porteadores, concluye que, en el caso de que no pueda determinarse cual de ellos es responsable debería establecerse que lo fueran todos «en proporción al precio de transporte cobrado por cada uno, al modo de la convención, C. M. R.» (*Breve historial y comentarios al Proyecto de Genova para un Convenio sobre transporte combinado, elaborado por el Comité Marítimo Internacional*, en *European Transport Law 1968*, págs. 656 y sigs. en especial pág. 662). Podríamos aceptar esa proposición en las relaciones internas; pero fuera de ese ámbito la solidaridad así concebida se resolvería la mayor parte de las veces en una obligación pro *parte*, ya que en el transporte moderno, singularmente si se efectúa por medio de «contai-ners» cerrados que sólo se comprobarán al llegar a destino, lo normal será precisamente que no pueda localizarse el momento en que se produjo el daño.

por carretera, cuya aplicación a trayectos de esta naturaleza, pero vinculados a un transporte mixto servido por líneas porteadoras de diferente carácter, suscita no pocas dificultades —según ha puesto de relieve algún autor— singularmente por lo que se refiere a posibles conflictos con el Convenio de Varsovia (16).

Estamos pues, bastante lejos de aquellas confiadas expresiones de la doctrina clásica en orden a la irrelevancia del medio y de la ruta sobre la disciplina del contrato; lejos también de la idea de que basta la figura del comisionista de transporte y una regulación modernizada del conocimiento directo para lograr una regulación suficiente del fenómeno de integración de medios de transporte; lejos, en fin, de la creencia de que la diversidad de leyes, reglamentos y tarifas bajo los que operan las diferentes empresas porteadoras, debidamente aceptadas por los interesados, no obstaculizan la unidad suprema del contrato (17). Parece mas bien que dichos interesados ya no se contentan con ja idea" de un transporte que resulta meramente sucesivo más que auténticamente combinado; que desconfían de la institución del conocimiento directo para resolver los problemas que derivan del fenómeno moderno de transporte de cargas unificadas; que aspiran, en fin, a conseguir, idéntica protección a lo largo de todas las

(16) FITZPATRICK, *Combined Transpon and C. M. R. Comention*, en *Journal of Business Law* 1968, págs. 211 y sigs. Acaso no sea totalmente ajena a dicha situación la animosidad que están encontrando los intentos de lograr una disciplina internacional del transporte combinado del lado de los transportistas aéreos (v. por todos LOEWE, *Der IMCO/ECE Entwurf*, cit., pág. 676, donde se aborda también el tema de posibles conflictos de esa disciplina proyectada con otros convenios internacionales ya existentes). Por lo que se refiere, en fin, al régimen de la Convención C. I. M. vid. las críticas ya hace tiempo formuladas por GIANNINI, A. en su estudio *Il trasponi ferro-mare nella Convenzione di Berna 1952*, en *Riv. Dir. Navigazione* 1954, págs. 79 y siga). Bajo este aspecto, resulta quizá excesivamente optimista la opinión de PEYRKFITTE, cuando señala que la ejecución de un transporte combinado de punto a punto no presenta ninguna dificultad, si ello viene previsto en una Convención internacional (*Le régime juridique des transports combines*, cit. p. 646).

(17) En relación a estas estimaciones de la vieja doctrina cfr. VALERI, *ob. cit.*, págs. 124-125; recuérdese asimismo la postura de VIDARI (ut *supra*, nota 7). La opinión de que sería preferible empezar con una nueva regulación del transporte sucesivo (no combinado) que hiciera hincapié en la disciplina del conocimiento directo, como en otro tiempo lo hizo el Convenio de Bruselas, puede verse en RODIÉHE, *Connaissance direct et transports maritimes sucessifs*, en *D. M. F.*, 1969, págs. 195 y sigs., donde vuelve a mostrar su desconfianza frente a la utilidad de la autonomía del transporte combinado.

fases del trayecto. Y es justamente en esa búsqueda de nuevas fórmulas y en la aspiración a una disciplina jurídica más uniforme en donde estriba el interés actual de la problemática del transporte combinado (18).

3. *La noción del contrato.*

Entrando a considerar ya el tema del concepto de nuestra institución, podríamos partir de la idea de un *desplazamiento de* la primitiva consideración *subjetiva* del contrato, apoyada en el dato de la pluralidad de porteadores, hacia una caracterización *objetiva* del mismo basada en la diversidad de medios y de rutas por las que se efectúa el transporte. Todas las expresiones bajo las que se conoce la figura en la doctrina y la práctica de los distintos países (transporte combinado, mixto, integrado, intermodal) parecen aludir precisamente a esa valoración substantiva de los medios y las vías a través de los cuales se efectúa el traslado; y esa es la concepción que siguen, por lo general, los diversos proyectos que, en el plano internacional, se han ocupado del asunto (18 bis).

Mas, por lo que llevamos dicho se entiende sin dificultad que la diferenciación de medios y de rutas interesa a efectos de definir el contrato de transporte combinado, no tanto por su diversidad física, cuanto en razón del distinto régimen jurídico a que viene sometido cada singular tipo de transporte. Y vista la cuestión desde este ángulo, resulta posible concluir que no es la di-

(18) A este respecto señala ROMANELLI que la disciplina del contrato, especialmente en materia de responsabilidad, debe ser unitaria para cualquier tipo de combinación utilizada, pues al usuario le resulta indiferente los medios que se usen 'y lo que busca es que las mercancías lleguen indemnes a su destino (*Riflessioni in tema di trasporto combínalo*, cit., págs. 245-246). Y BERLINCIERI apunta, por su parte, que el propio dato de que el transporte en «containeres no permite normalmente la constatación del estado de las mercancías en las fases intermedias del trayecto está determinando que la problemática del transporte combinado se nos presente hoy bajo una nueva luz (*Problemi giuridici del trasporto in contfánerí*, en *Dir. Mar.* 1971, pág. 147).

(18 bis) En el plano nacional puede consultarse el trabajo, *Transporte combinado. Estudios básicos*, publicado por el Consejo Superior de Transportes Terrestres, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, en 1967.

ferencia material de medios y de vías la determinante de la especialidad del transporte combinado, sino que esa especialidad se apoya sobre la distinción que nace de la disparidad de disciplina positiva en la regulación de los diferentes sistemas de conducción. Bajo este aspecto no sería aventurado proponer 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 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.

Interesa puntualizar que este concepto amplio del transporte combinado carece generalmente de reflejo en los Proyectos que se han ocupado del tema, siendo ignorado igualmente por la mayoría de los autores que han analizado el transporte combinado en el terreno doctrinal. No falta, sin embargo, alguna propuesta en favor de su reconocimiento, que estimamos digna de alguna meditación, ya que los ensayos realizados hasta ahora para establecer un régimen del transporte combinado acorde con la noción estricta del negocio no han logrado, por lo general, ofrecer una disciplina única y verdaderamente nueva de la figura. De modo que, orientándose generalmente esos ensayos hacia la adecuada coordinación de las regulaciones existentes sin alcanzar normal-

mente una verdadera unificación, no se aprecia la concurrencia de razones suficientes para no dedicar cuando menos algún precepto a las hipótesis de transporte unimodal con pluralidad de disciplina (19).

Cosa distinta es que nosotros debemos dirigir nuestra atención de modo preferente al estudio de aquellos aspectos que miran más directamente a una consideración estricta del contrato, sobre todo porque es precisamente en dicha línea donde se muestra con mayor vigor la novedad de nuestra institución. Pues si de un lado se advierte que la disciplina del contrato no renuncia a aprovechar soluciones ya conocidas en la práctica tradicional, no es menos cierto, sin embargo, que el transporte combinado se nos presentará, por otra parte, con la legítima ambición de convertirse en una nueva instancia superadora de soluciones más antiguas. El sentido de esa superación se advierte claramente a nuestro juicio en el esfuerzo, no siempre logrado, en favor de una disciplina única que reglamente la responsabilidad que surge del transporte; se acusa asimismo en el proceso de ampliación de la noción jurídica de porteador, que con la institución del transporte combinado podría entrar en una fase definitiva; y se nos mostrará finalmente en una serie de transformaciones de distinto signo que parecen anunciar cambios sensibles en la función representativa de los llamados títulos de tradición. Son, por lo demás, estos mismos aspectos los que han suscitado mayor interés a la hora de buscar soluciones uniformes para la institución del transporte combinado en el ámbito internacional.

4. *La unificación internacional de la disciplina del transporte combinado.*

El auge que en los últimos tiempos ha venido experimentando el contrato de transporte combinado no es, en efecto, ajeno al mayor desenvolvimiento que manifiesta el tráfico de exportación

(19) Cfr. en este sentido BERLINGIERI-VERRUCOLI, *Il trasporto combinato*, cit. pág. 199. No aludimos a la hipótesis del porteador que explota dos o más medios sometidos a diferente régimen porque, aunque en apariencia podría incluirse en el concepto amplio basado en el dato de la diversidad de disciplina, su correcto en-

de mercancías merced a las grandes operaciones de comercio internacional. En ese plano, el principio general que inspira normalmente la disciplina de los transportes de recorrido, mixto — según se advierte por ejemplo en el art. 31 del Convenio de Varsovia, publicado igualmente entre nosotros en el B. O. E. de 4 de junio de 1973 — es justamente que quien estipula un contrato de tal naturaleza se somete, para las distintas fases del trayecto, a la ley respectivamente aplicable en cada sector del recorrido (20). Esto produce dos diferentes tipos de problemas en orden a la práctica del transporte combinado. De una parte, la necesidad de acomodarse a la disciplina particular que corresponda a cada singular medio de transporte; de otra, la de tener en cuenta las específicas normas de conflicto que el Derecho internacional privado tiene establecidas para regular la aplicación de las diferentes leyes nacionales. Sin necesidad de insistir aquí sobre las insuficiencias de que ha dado pruebas este último procedimiento a la hora de formular soluciones adecuadas que aseguren[^] el despliegue del comercio internacional y garanticen la composición de los diferentes intereses en juego, es lo cierto que también en la práctica del transporte combinado se acusa una tendencia muy clara a solventar las diferencias entre los propios interesados, bien por sí mismos, bien a través de aquellos organismos internacionales que velan por el mejor desarrollo del tráfico comercial (21).

cuadramiento nos parece el del concepto estricto, dentro del cual —según apuntábamos—, se contempla esa diferencia de régimen como consecuencia de la diversidad de medios utilizados para el transporte. Seguidores del concepto estricto son, por ejemplo, LOEWE, *ob. cit.*, pág. 650 y PEYREFITTE, *ob. asimismo cit.*, pág. 643.

(20) Recuérdese, sin embargo, la inspiración contraria del art. 2.* del CIM, que extiende la disciplina ferroviaria internacional al recorrido completo, incluidos los servicios de carretera o navegación complementarios (*supra*, pág. 60).

(21) Sobre las insuficiencias de los sistemas tradicionales en materia de unificación internacional del Derecho mercantil, vid. el documentado trabajo de GONDRA. *La moderna <aLex mercatoria> y la unificación del Derecho del comercio internacional*, R. D. M. 1973, págs. 7 y sigs. En el ámbito del transporte combinado los problemas surgen, sobre todo, cuando se ignora la fase del traslado en que se produjo el daño. Es muy difícil determinar entonces contra quién debe dirigirse la acción y el Derecho que habrá de aplicarse. No ha de sorprender por tanto que los mismos interesados hayan ensayado soluciones a este respecto por vía de condiciones generales y contratos-tipo. Ejemplo de las primeras son las elaboradas por las grandes firmas terrestres nórdicas de consolidación de cargas, las cuales han

Las primeras propuestas en favor de una disciplina internacional del transporte combinado se produjeron en el Congreso de Estocolmo de 1927, por obra de la Cámara de Comercio Internacional. Se apuntó entonces la conveniencia de arbitrar un régimen internacional para nuestra institución sin que desgraciadamente llegaran a prosperar las propuestas en favor de una disciplina uniforme. Esa negativa habría de tener consecuencias ulteriores, determinando que las proposiciones que posteriormente se cursaron en tal sentido al Comité Marítimo Internacional (París, 1937; Amberes, 1947) y a la propia Cámara de Comercio Internacional (1949), debidas todas a la iniciativa del Presidente de la Asociación sueca de Derecho marítimo, Algot Bagge, se inspiraran en la idea de una normativa aplicable con carácter meramente voluntario y buscaran una simple coordinación entre los sistemas de responsabilidad establecidos en los Convenios internacionales ya existentes. En la misma línea, y ese mismo año de 1949, sometió también el propio Bagge un nuevo proyecto al Comité Marítimo Internacional, presentado, no obstante, como propuesta alternativa, una solución distinta en la que la figura del transporte combinado, siguiendo las reglas tradicionales del transporte cumulativo, generaba una responsabilidad solidaria entre los distintos porteadores (22).

Tras algunos vaivenes, en el año 1965, volvió sobre el tema el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Pri-

puesto a punto un documento que ampara la práctica de los transportes combinados, con un alto límite de responsabilidad que ha determinado una buena acogida del mismo, siendo utilizado incluso para el tráfico de cabotaje en la zona del Mar Báltico (Cfr. RAMBEC, *The Combined Transpon Operator*, *Journal of Business Law* 1968, pág. 140 e *infra*, págs. 85 y 86). En línea no muy distinta se ha desarrollado el sistema de contratos-tipo en la práctica del transporte combinado por obra de la F. I. A. T. A. (Federation International des Associations de Transitaires et Assimiliés) y de la B. I. M. C. O. (Baltic and International Maritime Conference) según ha recordado LECENDRE (*Journées «Tétudes de l'Institut du Droit International des transports*, en D. M. F. 1972, págs. 756 y sigs.). Existen, no obstante, otros muchos aspectos, como los relativos al llamado derecho de disposición, anomalías en la entrega, cuestiones procesales de delimitación del foro competente, etc., que están reclamando asimismo su unificación (Cfr. LOEWE, *ob. cit.*, pág. 652 y, entre nosotros, SÁNCHEZ GAMBORINO, *Problemas del transpone combinado por mar y tierra*, en *Rev. española de Derecho Marítimo*, 1968, fase. 3, págs. 173 y sigs.).

(22) Para más amplias consideraciones vid. BERUNCIEBI-VEHEUCOLI, *II trasporto combinólo*, cit, págs. 194-195.

vado (UNIDROIT), elaborando un nuevo proyecto de convenio en el que la idea de transporte cumulativo cedía el puesto más correctamente al sistema de transporte unitario, si bien la pureza del principio se vería traicionada al sujetar al porteador principal a una simple obligación de garantía respecto de los contratos que concluyera a fin de asegurar el desarrollo del transporte combinado internacional. Y de esta suerte, la solución propuesta se acercaba en definitiva al régimen de la comisión de transporte en mayor grado que a las reglas de un transporte unitario en sentido estricto (23).

Ese mismo año de 1965 la Conferencia de Nueva York del Comité Marítimo Internacional hubo de enfrentarse de nuevo con el tema, habida cuenta de la importancia y facilidad que el transporte combinado podía ofrecer en orden al uso de "containers". El sueco Pineus (asistido de Carlsson y Gronfors) fue encargado de presidir el subcomité al que se encomendó el estudio del asunto, llegando a elaborar hasta nueve diferentes proyectos, cuya inspiración y contenido sería prolijo puntualizar (24). Baste señalar que el propio presidente confesaría más tarde que tras la elaboración del cuarto y quinto proyecto se paró a reflexionar, llegando a la conclusión de que, al fin de alcanzar una disciplina

(23) El hecho de que los trabajos de UNIDROIT sobre el transporte combinado discurrieran paralelamente a los que el mismo organismo venía realizando en favor de la unificación del régimen de la comisión de transporte influyó sin duda en ese planteamiento; pues, según ha manifestado uno de los redactores del Proyecto relativo a esta última materia, entre ambos mediaban estrechos vínculos de parentesco, que condujeron a soluciones comunes en numerosos puntos (PRODRÓMIDES, *Projet de Convention sur le control de transport international combiné de marchandises*, en Studi in o. G. Berlingieri, Genova, 1964, pág. 439).

(24) Algún autor ha resumido el sentido de los tres iniciales, señalando que el primero acogía el régimen de responsabilidad de las Reglas de la Haya, extendiéndolo a la fase de permanencia de las mercancías en el terminal marítimo; el segundo se diferenciaba del primero en que hacía el transportista responsable «prima facie», salvo que probase que el daño no se produjo por su culpa; y el tercero determinaba que dicho transportista (el Operador) era responsable siempre, excepto en la hipótesis de retraso o cuando el daño se debiera a error o negligencia de reclamante o vicio propio de la mercancía (SÁNCHEZ GAMBORINO, *Breve historial y comentario*, cit., págs. 656 y sigs.). Para otras indicaciones v. fase. 2 de la Revista española de Derecho marítimo 1966-67 (Containers), págs. 5 y sigs. y posteriormente, MANCA, *A legal outline of carriage by containers*, European Transport Law, 1968, págs. 491 y sigs., con otras referencias.

correcta del contrato, resultaba preciso asegurar al cargador una protección idéntica a lo largo de todo el transporte combinado, limitando al máximo el juego de la culpa o negligencia en el mecanismo de responsabilidad que, a su juicio, debería inspirarse hasta donde fuera posible en los principios que rigen ese tema en el transporte terrestre (25).

Esas reflexiones correrían distinta suerte a la hora de expresarse en textos oficiales amparados por el patrocinio del comité Marítimo Internacional. Y en este sentido puede recordarse que mientras el llamado *Proyecto de Oxford* (enero de 1967), relativo exclusivamente al transporte de cargas consolidadas, siguió un criterio de responsabilidad no sólo de carácter unitario sino de inspiración claramente objetiva, el llamado *Proyecto de Genova* (de abril de ese mismo año) aceptó también el principio de unificación de responsabilidad, pero apoyándose en el criterio de la culpa. Curiosamente, y aunque este último criterio representa un punto de partida evidentemente conservador, el Proyecto de Genova, estimable por muchos conceptos, no encontró eco favorable en la práctica, juzgando algunos sectores que el sistema de responsabilidad única, en lugar de propiciar la uniformidad deseada rompía la ya existente (26).

Llegamos así al último Proyecto del Comité Marítimo Internacional, el Proyecto núm. 9, que prescindió del criterio de unidad en el régimen de responsabilidad, contemplando solamente una disciplina especial en aquellos supuestos en que no pudiera identificarse la fase del transporte combinado en que se produjo el daño. En todo lo demás habrían de aplicarse las reglas (nacionales o internacionales) reguladoras del régimen específico' de cada fase, retornándose de paso desde el criterio de calificación objetiva del contrato, que se apoya en la diversidad de medios empleados, hacia la antigua consideración subjetiva del negocio basada en la existencia de diferentes transportistas. El dato calificador lo ofrecía en este caso la asunción por el porteador de la totalidad del transporte, mediante el correlativo libramiento del llamado *Combined transport bill of lading*. El proyecto fue so-

(25) PINEUS, *Les containers et les transports combinés*, cit., pág. 395.

(26) Hacen hincapié correctamente en este dato BERUNOFFERi-VERHUCOLi (*Il trasporto combinato*, cit., pág. 195 y nota 13) como una de las causas de la antipatía que suscitó el proyecto.

metido a la Conferencia de Tokyo con la pretensión de que, tras su aprobación, los Estados lo elevaran a la condición de ley interna. Pero acabó prevaleciendo el criterio de ofrecerlo como solución de aplicación voluntaria, que podía ser acogido por los transportistas al emitir el conocimiento, sometiéndolo expresamente a las *Reglas de Tokyo* (27).

Tras el año 1969, en que se aprobaron dichas "Reglas", se acusa un claro fortalecimiento de los contactos entre los diversos organismos internacionales que habían promovido aisladamente las tareas de unificación. Esos contactos conducirían poco después a un intento de síntesis entre los sistemas patrocinados por UNIDROIT y el Comité Marítimo Internacional. A este respecto puede ser conveniente aclarar que ya en el año 1968 la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas había convocado una conferencia por el sistema de "Mesa Redonda" a celebrar en Roma para finales de 1969, que se prolongaría hasta 1970. Un texto de compromiso elaborado en Goteborg permitió, no sin esfuerzos, llegar a un proyecto común relativo a un instrumento internacional para la regulación de la materia, que se bautizó con el nombre de "Convenio sobre el transporte combinado internacional de mercancía?", y cuya normativa se limitaba prácticamente a los temas de responsabilidad y documentación, en línea no muy distinta a la seguida por proyectos anteriores. De ahí arranca el convenio de Roma también llamado *Convención TCM*, en la que desde 1970 colaboraron expertos de la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental (IMCO) y de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas con la ex-

(27) En este sentido se ha podido señalar que el procedimiento empleado se acerca más a la técnica seguida por los Convenios ginebrinos para la unificación de la letra de cambio que al sistema de «Reglas» en el sentido estricto, cuyo paradigma serían las de York y Amberes en materia de avería gruesa (BALESTRA, *La Conferencia di Tokyo del Comité maritime international*, Riv. Dir. Navigazione 1969, págs. 86 y sigs.). Para otras consideraciones sobre el Proyecto, cfr. MANCA, II *Pro-geno núm. 9 sui trasporti internazionali misti (le «Regole di Tokyo»)* en Dir. Mar. 1969, págs. 173 y sigs. Algún autor ha significado que, aunque las Reglas plantean la dificultad de tener que probar el lugar o fase en que se produjo el daño, su régimen de responsabilidad múltiple («sistema camaleón») ofrecería la ventaja de no tener que establecer su aplicación imperativa, al tiempo que se aminorarían las posibilidades de conflicto con otros Convenios internacionales (SchADEE, *Pei/te polemologie sur le dernier projet de convention sur le transport international combiné de marchandises*, D. M. F. 1970, págs. 540 y sigs.).

plícita pretensión de someterla a la Conferencia mundial sobre "containers" que tendría lugar en 1972. Nadie se hacía, sin embargo, demasiadas ilusiones sobre el éxito de la empresa, como efectivamente se pudo comprobar más adelante (28).

Por ello ese mismo año de 1972 el tema volvió a colocarse sobre el tapete y el asunto pasó esta vez a manos de la UNCTAD (Comisión de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo). Se designó un Comité preparatorio sobre el transporte intermodal internacional con la intención de tramitar una "Asamblea organizativa" a celebrar para finales de 1974 y en la esperanza de que el año actual de 1975 pudiera ver la luz un nuevo proyecto de convenio que viniera a ofrecer tranquilidad —según se ha dicho expresamente— al "difícil e insospechado mundo comercial". Hasta donde sabemos esa esperanza no se ha cumplido; y por lo que toca al futuro de ese proyecto acaso tampoco le falte cierta razón a quienes piensan que "hasta los más optimistas pueden seguir dudando" (29).

Todos estos vaivenes y dudas han movido a los interesados a buscar otras vías de unificación; y en este sentido la tarea parece orientarse actualmente hacia la elaboración de una disciplina privada que, mediante la aceptación de los propios participantes en el tráfico, llegue a afianzarse en la práctica, tal como ha sucedido por ejemplo con las conocidas Reglas de York y Amberes sobre la avería guesa. Prescindiendo del "Combined Transport Bill of lading" difundido en 1971 por la BIMCO, fue precisamente esa línea en la que se orientaron los esfuerzos del *Seminario Internacional sobre Transporte Combinado* tenido en Genova durante el mes de mayo de 1972. Tras cinco días de deliberación, se formularon allí una serie de "Recomendaciones relativas a un Documento de Transporte Combinado" que marcaron un hito impórtan-

os) LOEWE, *Der IMCO/ECE Entwurf*, cit, pág. 655. La razón de la desconfianza es doble. De una parte, técnica, pues no había acuerdo sobre el régimen de responsabilidad ni sobre la forma de resolver posibles conflictos con otras convenciones. Y, de otra, política, porque los países en vías de desarrollo alimentaban el temor de que esta Convención asegurara a las compañías de transporte combinado de los países desarrollados una posición dominante en la práctica de ese negocio, lesiva para su economía (Cfr. PEYKEFITTE, *Le régime juridique des transpon combines*, cit. pág. 644).

(29) CADWALLADEK, *Uniformity in the regulation to combined transpon*, *Journal of Business Law*, 1974, pág. 193.

te en los trabajos de unificación (30). Tras sus huellas, pero con algunas variantes frente al contenido de dichas "Recomendaciones", progresaría de nuevo la propia Cámara de Comercio Internacional, que ha puesto a punto, en el año 1973, unas *Reglas Uniformes relativas a un Documento de Transporte Combinado*, en el intento de ofrecer una adecuada salvaguardia para la práctica de ese negocio, que dé satisfacción a todos los que se interesan en él mismo como transportistas o como usuarios. Y de este modo se ha cerrado el ciclo que ese mismo organismo internacional inauguró en 1927 al plantear la conveniencia de la unificación (31).

Es pronto todavía para calibrar el éxito del procedimiento; y aún hemos de esperar la suerte que deparará el tiempo a los proyectos de carácter oficial en que trabajan otros organismos internacionales. En el intento de ofrecer ahora una panorámica general del transporte combinado, nuestra exposición no puede fundarse exclusivamente en el texto de ninguno de esos ensayos y experiencias, aunque sí habremos de tener en cuenta todos al objeto de ofrecer una imagen lo más completa posible de la figura, que nos permita, al propio tiempo, entender la fisonomía típica del contrato.

u. ELEMENTOS DEL CONTRATO.

Pasando, pues a considerar los elementos de dicho contrato y empezando con la parte correspondiente a los elementos personales, debemos fijar nuestra atención especialmente en la figura del porteador, ya que las del cargador y consignatario no presentan apenas particularidades, centrándose hoy el interés de la doctrina sobre la figura de transportista, a quien se designa, en expresión acuñada por el "Proyecto de Genova" que ha logrado

(30) Pueden consultarse, precedidas de la presentación de Lord DIPLOCK (*The Genoa Seminar on Combined Transport*) en Dir. Mar. 1972, págs. 177 y sigs. (El texto de las «Recomendaciones» en págs. 185 a 189).

(31) Las reglas están divididas en las siguientes secciones: previsiones generales; definiciones, documento negociable, documento no negociable, responsabilidad, por retraso; previsiones varias y *time-bar* (v. el cuidadoso comentario de CADWAIXA-DEB, *Uniformity*, *ciL*, págs. 194 y sigs, que se ajusta notablemente a la sistemática de las propias reglas).

después particular fortuna, como "Operador de transporte combinado" (*Combined transpon Operator*), abreviadamente CTO (52T

5. *El "Operador de transporte combinado". Naturaleza jurídica.*

La cuestión fundamental que el tratamiento de esta figura suscita es justamente la de precisar su naturaleza y calificación. El problema surge como consecuencia de que dicho Operador puede asumir, y de hecho asumirá en la mayor parte de los casos, la realización de un transporte para cuya ejecución no dispone de los medios necesarios, de modo que es menester decidir si la no-

(32) Quizá convenga recordar, sin embargo, la posibilidad de coincidencia de elementos personales y sobre todo que el porteador puede ser a su vez cargador cuando ha de recurrir a otros transportistas para ejecutar todo o parte del transporte. Hay pues una cierta complejidad de supuestos que no siempre cabe reflejar terminológicamente de forma adecuada. Hasta ahora la práctica había conducido a una serie de distinciones que, en lo que toca al porteador, llevaban a aislar tres diferentes figuras denominadas respectivamente *contracting córner* (el que asumió el contrato), *successive córner* (el que sin ser parte en el contrato ejecuta por aquel una fase intermedia del recorrido) y *actual carrier* (normalmente quien entrega, ejecutando todo o parte del trayecto en virtud de atribuciones derivadas del porteador contractual, pero sin confundirse con él ni con el meramente sucesivo): Cfr. SCHMITTHOFF, *The Expon Trade*, Londres, 1969, pág. 324, refiriéndolas al transporte aéreo aun cuando más recientemente e? a distinción se ha aceneralizado, siendo también dicha terminología la seguida en la actualidad por el Grupo de Trabajo de UNCITRAL sobre transporte marítimo (DANÍ, *Trasporto marittimo con plura-lita di vettori e prospettive di regolamentazione uniforme*, Dir. Mar. 1974, págs. 454 y sigs.). Por lo que toca al resto de elementos personales, se suelen contraponer remitente (*consignar*) y destinatario (*consignee*), propietario de las mercancías (*owner of the goods*) y poseedor del título de transporte (*holder of the CT do-cument*). En el Seminario de Genova (Cfr. Recomendación I) se propuso unificar estas cuatro figuras bajo el nombre de *Merchant*, como contrapuestas a la del porteador, designado, como decíamos, con el nombre de «Operador de transporte combinado», empleado hoy en todos los textos (BERUNGIERI-VEHRUCOLI, *Il trasporto combínalo*, cit., pág. 195) y que recuerda aquella otra de *Tours-Operators*, utilizada para designar servicios turísticos combinados de personas, sin que ahora debamos pararnos a puntualizar su puesto dentro de la categoría más amplia de las agencias de viaje (Cfr. PÉREZ DE LA CRUZ, *Los contratos celebrados con las agencias de viajes*, Málaga 1973, pág. 63 y notas 87 y 88). Las recomendaciones sobre unificación de terminología propuestas en el Seminario de Genova no fueron acogidas, sin embargo, en las «Reglas» posteriores de la Cámara de Comercio Internacional (Cfr. CADWALLADER, *Uniformity*, cit, pág. 194).

ción jurídica de porteador viene supeditada a la posesión de los medios de transporte o se apoya simplemente en el dato de asumir la obligación de realizarlo.

Esta alternativa se ha presentado históricamente en distintas ocasiones, debiéndose recordar en primer lugar la hipótesis de transporte marítimo con nave de otro. A este respecto ha señalado FIORENTINO que hasta época relativamente reciente la doctrina no parecía dispuesta a prescindir del dato de la posesión de los medios, estimando que quien no dispone de ellos podrá ciertamente *prometer* pero *no ejecutar* el transporte. Y de esta suerte de negocio en cuestión no sería un verdadero contrato de transporte, sino más bien la promesa del hecho de un tercero (33). Postura restrictiva que acaso se entenderá mejor si recordamos que las normas referentes a las obligaciones marítimas han venido condicionadas por la limitación de responsabilidad reconocida al naviero, con lo que acotado el patrimonio responsable en torno al propio buque resultaba prácticamente ineludible suponer que armador y transportista eran una misma persona. La identificación correlativa entre fletador y cargador que con especial precisión ha detectado la doctrina en nuestro Código de comercio, no sería sino la otra cara del mismo fenómeno. Parece que ese planteamiento no ha desaparecido por completo de la disciplina marítima más reciente; y autores hay que piensan que esa correlación sigue presente en algunos preceptos de las Reglas de la Haya que parten de la idea de que el porteador necesita tener un buque a su disposición en todo caso para poder comprometer un transporte en favor de un cargador (34).

(33) FIORENTINO, *Il trasporto marittimo di cose con navi aliña*, en Riv. Dir. Navigazione, 1950, págs. 53 y sigs. El tema se plantea también, aunque con perfiles en alguna medida peculiares, en la hipótesis del transporte de personas (cfr. Aurelio MENÉNDEZ, *El contrato de pasaje*, en «Estudios del Centenario de la Ley del Notariado», vol. IV, Madrid, 1963, págs. 332 y sigs.).

(34) RAMBERG, *The combined transport Operator*, cit. págs. 132-133 y con anterioridad en *The time-charterer's liability against bill of lading-holders*, en Euro-pean Transport Law 1966, pág. 874. Para la posición de nuestro Código identificando cargador y fletador vid. RUBIO, *El fletamento en el Derecho español*, Madrid 1953, pág. 165. En relación a los problemas generales de disociación entre propiedad y explotación del buque, GIRÓN, *El naviero: directrices actuales de su régimen jurídico*, Bilbao, 1959, passim y en especial págs. 37 y sigs. 42 y 43, donde pueden encontrarse interesantes sugerencias que ilustran el planteamiento que hemos tomado como punto de partida.

Pero, por este camino se vienen a confundir dos diferentes aspectos que, a nuestro juicio, pueden y deben ser cuidadosamente separados, a saber: el *hecho* del transporte en sentido económico y el *contrato* de transporte en sentido jurídico. Pues aunque se pueda decir que transportista, en sentido material, es quien ejecuta un transporte, no será menos exacto, sin embargo, que ese dato no suministra en absoluto una caracterización jurídica del negocio, a cuyos efectos el único factor relevante es la naturaleza de las obligaciones asumidas por las partes. Y en este sentido parece posible concluir que asumir jurídicamente un transporte equivale —según ha señalado correctamente la doctrina— a asumir sus riesgos o, para decirlo en expresión acaso más precisa, significa cabalmente asumir su responsabilidad (35).

No faltan en la propia disciplina tradicional algunas insinuaciones claramente orientadas en esa dirección, singularmente en las hipótesis en que se impone a quien contrata un transporte sin disponer de los medios la obligación de garantizar el resultado del negocio. En este sentido la figura del comisionista de transporte del Derecho francés se diferencia ya muy poco de la de

(35) SÁNCHEZ CALERO, *El contrato de transporte marítimo de mercancías*, Roma-Madrid 1957, págs. 4647. Vid. asimismo el trabajo de FIOBENTINO antes cit. págs. 55-56, y ya con anterioridad FEHRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*. Roma 1947, págs. 99 y 101. Sin entrar ahora a considerar la naturaleza jurídica de algunas figuras que han sido y son vivamente discutidas, sí parece conveniente subrayar que la consideración apuntada, lejos de limitar sus efectos al modesto plano de la claridad y mejor entendimiento conceptual de las instituciones, ofrece consecuencias substantivas importantes. Baste recordar que el dato de la responsabilidad ha sido utilizado para aproximar el «Time-charter» al transporte cuando la obligación de navegar asumida por el fletante persigue fines de esa naturaleza (V. entre nosotros URÍA, *Aspectos parciales del time-charter*, R. D. M. 1951, págs. 67 y sigs.) si bien otros autores estiman que lo decisivo para saber si es arrendamiento o transporte es el dato de la entrega de la posesión del buque (RuBio, *El fletamento*, cit. pág. 111). Sin salir del terreno del fletamento, el dato en cuestión podría ofrecer también algunos puntos de interés para el tratamiento del sufletamento fv. últimamente DUQUE, *El subfletamento en el Código de comercio español*, Est. homenaje a Malvagni, Buenos Aires 1970, págs. 85 y sigs.) y en orden a fijar la protección que hay que deparar a los tenedores de conocimiento emitidos en virtud de una póliza de fletamento (además del trabajo de RAMBERC, *The time-charterer's liability against bill of lading-holders*, ya cit., v. más recientemente entre nosotros SÁNCHEZ CALERO, *Los conocimientos emitidos en virtud de una póliza de fletamento en la ley de 22 de diciembre de 1949*, pág. 397 y sigs.).

un verdadero porteador, debilitándose incluso esas diferencias en nuestro ordenamiento. Creemos, en efecto, que el comisionista-empresario de los artículos 378 y 379 de nuestro Código de comercio poco tiene que ver con aquella otra figura de un comisionista ocasional contemplada en los artículos 274 y 275. Porque al primero se le imponen los deberes y responsabilidades propios del porteador no caprichosamente, sino por la muy fundada y decisiva razón de que, al igual que dicho porteador, esos pretendidos comisionistas son también empresarios de transporte. Empresarios que ciertamente no se sirven de sus propios elementos de conducción, pero que prometen «l transporte y ejecutan el traslado combinando medios ajenos (36).

La disciplina internacional avanza, por su parte, de modo decidido en esa línea. Baste recordar a este respecto que en el Derecho aéreo el Convenio de Guadalajara (art. 3.º) contempla expresamente la responsabilidad del transportista contratante (*contracting carrier*) por actos y omisiones del porteador actual (*actual carrier*) que ejecuta el contrato (*transporteur de fait*); j algún autor entiende incluso que el silencio de la Convención CMR sobre este punto lleva a pensar que el proceso hacia la confluencia de figuras ha llegado tan lejos, que hoy resulta en sí mismo evidente, que la *promesa del transporte* es el único criterio relevante para definir al porteador (37).

(36) Es esta la doctrina que estimamos más correcta, doctrina que iniciada por URÍA, (v. ahora su *Derecho mercantil*, Madrid 1975, pág. 541) sería prolongada después por SECO CARO (*El comisionista de transporte*, en R. D. M., 1965, págs. 273 y sigs.), siendo los puntos de vista patrocinados por dichos autores de los que partimos en nuestra construcción.

(37) RAMBERC, *The combined transpon Operator*, cit., pág. 133, nota 3. El autor precisa que las reglas del transporte por ferrocarril son diferentes porque la normativa del CIM no mira solo a las relaciones con los cargadores, sino que disciplina también las relaciones entre las diferentes empresas ferroviarias. Pero si bien se mira, y ya tuvimos ocasión de advertirlo, la idea de garantizar el resultado y la aproximación al porteador es aquí superfina porque esas empresas son «porteadoras» y responden además «solidariamente». La idea de la comunidad de vínculo, y la estructura solidaria de la responsabilidad que esté genera, muestran una vez más la posibilidad de atender idéntica necesidad económica con recursos técnico-jurídicos diferentes. Por lo que toca al Convenio de Guadalajara, una de cuyas motivaciones fue precisamente solventar los problemas que surgen cuando la empresa de navegación aérea con la que se contrata no va a efectuar por sí misma el transporte v. POUHCELET, *Transpon aérien international et responsabilité*, Mon-treal 1964, págs. 156 y sigs.

Es en este contexto en el que hay que situar la figura del Operador de Transporte Combinado, cuya consideración como transportista resulta ajena en la posesión de los medios de transporte para asentarse en el dato de la suscripción del documento del contrato, como expresión y prueba de haber asumido en nombre propio la obligación de transportar. Todos los proyectos y reglas que se han ocupado del asunto, y la doctrina que los comenta en plena unanimidad, han llamado la atención sobre este dato como el factor decisivo en orden a la identificación del porteador, afirmándose incluso expresamente que dicha condición no queda limitada a la hipótesis del transportista tradicional poseedor de los medios, sino que dicha cualidad puede encarnar bien en un *carrier* bien en un *fonvarder agent* (38).

Habrá quizá quien piense que los comisionistas de transporte no han de ver con buenos ojos esta nueva posibilidad, que representa para ellos una responsabilidad suplementaria. Nada sería menos exacto, sin embargo. De una parte, y desde el plano de la disciplina de la propia comisión de transporte, ya el Proyecto elaborado al respecto por UNIDROIT manifestaba una clara propensión a superar los sistemas que limitan la responsabilidad del expedidor al cumplimiento de la comisión, para aplicarle en muchos casos la más rigurosa de un porteador en sentido estricto (39). De otra, y esta vez dentro del ámbito propio de la práctica del transporte combinado, los mismos expedidores se han preocu-

(38) WHEBLE, *Cominea Transpon. The «Rome» Draft T. C. M. Convention*, European Transport Law 1970, pág. 1317. Ya con anterioridad, en relación al «Proyecto de Genova», RAMBERC, *The combined Transport Operator*, cit., pág. 133; en relación a las Reglas de Tokyo, BALESTRA, *La Conferenza de Tokyo*, cit pág. 86, y refiriéndose a las de la Cámara de Comercio Internacional, CADWALMDER, *Unifor-mity*, cit. pág. 194.

(39) Cfr. U. P. L. 1966, XXXVI, Forwarding Agency, Doc. 43. Esos casos son substancialmente aquellos en que el comisionista pacta expresamente asumir la responsabilidad del porteador (art. 22, que recuerda la figura especial de *lo spe-dizioniere-vettore*, del art. 1.741 del vigente C. c. italiano), cuando asume ejecutar la comisión a un precio fijado (art. 23, en la línea tradicional de la comisión de garantía), en los supuestos de comisión para remesa de cargas unificadas (art. 24 que guarda evidente relación con la hipótesis de la llamada *Sammelladungspedition* del parágr. 413 del HGB) y, cuando se ha emitido, en fin, una *international forwar-ding note* (art. 25). No parece necesario subrayar el compromiso entre sistemas, ni la inclinación que muestra el proyecto en todos estos casos hacia un mecanismo de responsabilidad más riguroso.

pado de recordar que el tipo de empresa que reclama este nuevo sistema de transporte presenta una substantiva coincidencia con la peculiar organización empresarial que ellos han venido desarrollando secularmente, para la que tienen, por tanto, una particular preparación y sobre todo una imparcialidad que no podrían ofrecer los transportistas especializados en cada sistema singular de conducción (40).

No es ocioso subrayar este último aspecto porque, de un lado, nos recuerda la idea ya apuntada de la superespecialización que representa la empresa de transporte combinado y, de otro, nos permite entender la afirmación de que este contrato puede llegar a ser el factor que consolide la noción jurídica del porteador como simple promitente del transporte, que asume frente al cargador sus consecuencias. Porque en materia de servicios combinados se podrá discutir si la práctica del negocio se debe confiar a transportistas o comisionistas; pero lo que nunca podrá hacerse es pedir al "Operador" la posesión de los medios de transporte. No sólo porque es prácticamente muy difícil que una sola empresa, cualquiera que sea su carácter y dimensión, pueda llegar a disponer de todos los medios necesarios para efectuar los transportes terrestres, marítimos y aéreos normalmente implicados en cualquier operación, de transporte combinado internacional; sino sobre todo porque esa forma de explotación resultaría irracional en el plano económico y casi imposible en el jurídico, al menos cuando se piensa que en numerosos sectores y países la explotación de ciertas líneas de transporte precisa de concesión gubernamental (41).

Baste, pues, esta somera consideración para concluir que el llamado Operador de Transporte Combinado constituye pura y simplemente un porteador con todos los derechos y obligaciones que acompañan a esa calificación jurídica.

(40) Puede verse a este respecto el ilustrativo trabajo de LEHMANN, Presidente de la Asociación Internacional de Transitarlos, titulado *Forwarding*, en *European Transport Law*, 1966, pág. 499 y sigs. En parecida línea las indicaciones de RAM-BERC, *The Combined Transport Operator*, cit., pág. 138.

(41) Es curioso constatar la escasa atención prestada por la doctrina a estos aspectos. V., sin embargo, BERLINCIERI-VERHUCOLI, quienes dedican a este fenómeno una alusión de pasada, pero suficiente para mostrar su buen entendimiento del tema (*Il trasporto combínalo*, cit., pág. 205).

6. *La documentación del contrato y la crisis de la función representativa de los títulos acreditativos del transporte.*

Calificación que, pasando ya al estudio de los elementos formales del contrato, puede tener interés a la hora de abordar el régimen del llamado Documento de Transporte Combinado, el cual resulta substancialmente referible, por afinidad o por contraste, a la disciplina del conocimiento. Hacemos esta afirmación pensando sobre todo en el hecho, aparentemente paradójico, de que todos los ensayos de unificación internacional ofrecen en punto a la documentación del contrato dos diferentes alternativas, que oscilan entre la idea de un título negociable y la previsión de un documento no negociable (42).

Esta oscilación refleja bien la evolución que desde hace algún tiempo se está dejando sentir en la fisonomía del conocimiento de embarque, cuya disciplina había respondido tradicionalmente, en superior medida a la que puede advertirse en otros títulos acreditativos del transporte, a las exigencias de la negociabilidad.

Ha sido, en efecto, en el sector marítimo donde esa exigencia se ha presentado en mayor intensidad. Las grandes operaciones del comercio internacional, por lo general ventas marítimas de plaza a plaza, acusan históricamente un claro esfuerzo para agilizar el ejercicio de las facultades dispositivas sin esperar a la llegada efectiva de unas mercancías que, dada la velocidad de los buques, podía demorarse bastante tiempo. A cubrir esa necesidad procuró la práctica admitiendo la negociación de las mercancías mediante la transmisión del conocimiento. Y a su justificación atendió la doctrina elaborando diferentes teorías que intentan explicar los mecanismos sobre los que reposa la llamada función representativa de los títulos de tradición. Función que, a nuestro juicio, la ciencia jurídica no ha logrado nunca exponer de forma plenamente satisfactoria; que resulta particularmente problema-

(42) La disciplina concreta de las Reglas y Proyectos sobre el particular pueden consultarse en los trabajos relativos a cada uno de los ya citados. Para una consideración general del tema, SCHMITTHOFF, *The development of the combined Transpon Document*, en *Dir. Mar.* 1972, págs. 312 y sigs. Interesa subrayar que la difusión del transporte combinado ha influido, recíprocamente, en el movimiento de reforma del clausulado del conocimiento (cfr. COLINVAUX, *Universal Short-Form Bill of Lading*, *European Transpon Law*, 1973, págs. 443 y sigs.).

tica cuando se produce la crisis de la relación básica, o ha sido anómala la circulación del conocimiento; y que crece, por último, en complejidad si las mercancías vienen amparadas por un *conocimiento directo* que cubre un transporte realizado por diferentes medios, servidos por distintos porteadores (43).

No se posible ni necesario detenerse ahora en mayores consideraciones sobre el tema. Las ya indicadas parecen suficientes para situar en forma correcta ese proceso de involución de la función representativa de los títulos de transporte que hoy no debe ser un secreto para nadie. La causa fundamental de ese fenómeno hay que buscarla en el desarrollo técnico que, al posibilitar un transporte más regular y más rápido, ha facilitado de paso la disposición sobre las propias mercancías sin necesidad de confiar su transmisión a la tradición simbólica con el documento. Y, quizá por ello, en las modalidades de transporte que en principio no están organizadas para el tráfico transoceánico, o que aun estándolo pueden cubrirlo a gran velocidad, la función representativa del título acreditativo del transporte y el ejercicio de las facultades dispositivas sobre las mercancías merced a su tradición resultan defectuosamente reguladas, cuando no están completamente ausentes de la disciplina jurídica del documento (44).

La cuestión sigue planteándose, sin embargo, en forma parcialmente distinta en el sector del tráfico marítimo transcontinental, no siendo ajeno a esas diferencias el mecanismo tradicional de financiación de las ventas marítimas merced a créditos documentados, en cuya concesión y transferencia el dato de la negociabilidad del conocimiento puede considerarse como la pieza clave del sistema. Y nos parece, en este sentido, sumamente ilustrativa la

(43) Es conocida la abundancia de literatura sobre el tema. Para limitarnos a la más reciente vid. en materia de conocimiento directo GRIGOLI, *Osservazioni in tema di polizza diretta*, Riv. Dir. Navegazione, 1965, págs. 83 y sigs. Mas en general, sobre la función representativa de los títulos de tradición, además de las referencias recogidas en obras generales, vid., entre nosotros ROBLES, *Los títulos de tradición en Derecho español*, R. D. M., 1947, págs. 165 y sigs. y sobre todo, Aurelio MENÉNDEZ, *La venta C. I. F.*, Madrid 1957, págs. 96 y sigs.

(44) Vid., en relación a la «nota de consignación CMR» (*Waybill*), del «duplicado del talón de ferrocarril CIM» y a la propia carta de transporte aéreo, las correctas indicaciones recogidas por DE CAT, *The container and the Overseas trade*. cit, págs. 561 y sigs. y BEBLINGIERI-VERBUCOLI, *Il trasporto combínalo*, cit., pági-na> 209 y 212.

tendencia que manifiestan al respecto los propios sectores han-carios, de donde provienen la afirmación de que "la necesidad de un documento de transporte que sea al propio tiempo título valor negociable ha decaído y hoy sólo resulta necesario en algunos sectores restringidos del tráfico y en ciertos mercados de exportación" (45).

Pero aún en este ámbito el desarrollo técnico parece inconciliable con la disciplina tradicional, singularmente en la hipótesis de transporte combinado realizado por medio de "containers". Recuérdese a este respecto que el artículo 18 de las "Reglas y usos uniformes relativas a los Créditos documentados" exige que el conocimiento manifieste que las mercancías han sido cargadas a bordo del buque (*shipped on board*). De otro lado, los problemas que a tenor del Convenio de Bruselas puede ocasionar la carga sobre cubierta o la existencia de reservas en el documento han llevado a la práctica a exigir no sólo un conocimiento "embarcado", sino también un conocimiento "limpio" (*clean*), relativo a mercancías correctamente estibados bajo cubierta (*under deck*), consignadas "en aparente orden y condición" y adecuadamente identificables e individualizadas. La realidad es, sin embargo, que todos esos requisitos son muy difíciles de cumplir en las grandes operaciones del tráfico transoceánico actual, frecuentemente confiadas al uso de "containers" que entrega precintados el propio cargador, sin posibilidad de abrirlos hasta destino; "containers" que pueden incluir mercancías de diferentes titulares con identificación conjunta o insuficiente; y que resultan, por lo demás, susceptibles de ser cargadas sobre cubierta sin demasiado riesgo, habida cuenta de la protección que ofrece el propio recipiente contenedor. Estamos, en definitiva, ante el desarrollo de una nueva técnica de transporte que poco tiene que ver con el

(45) La frase la recoge WHEBIE como expresión de la tendencia de los bancos británicos, entre otros, a reconocer el aludido proceso de involución (*Combined transpon*, cit. pág. 1316). En ese trabajo y en otro anterior del propio autor, titulado *Containerisation from the view-point of a banker*, en *European Transport Law*, 1968, se recoge una buena perspectiva de las implicaciones entre la documentación del transporte y la financiación del tráfico internacional de mercancías (pág. 474 y sigs.). Con carácter general vid. entre nosotros, GARRICUES, *Contratos bancarios*, Madrid 1958, pág. 343 y FERNÁNDEZ-NOVOA, *Créditos documentados transferibles y subsidiarios*, R. D. M., 1960, con expresa indicación de que los documentos representativos constituyen la única garantía del banco por el crédito concedido (p. 70-71).

viejo sistema tradicional que tuvieron a la vista los redactores del Convenio de Bruselas (46).

Se comprende entonces que también en el sector del tráfico marítimo pueda advertirse el debilitamiento de la función representativa de los títulos de transporte, pues los particulares han de confiar más en el recibo que expide el exportador que controla las mercancías que en el conocimiento que firma un capitán al embarcarlas sin ninguna posibilidad de fiscalización. Lo que sucede es que esos recibos (que podrían incluso llegar a beneficiarse de una suerte de negociabilidad convencional, ya que los grandes firmas parecen dispuestas a habilitar a este respecto los adecuados procedimientos electrónicos por medio de un ordenador) no son aptos todavía para servir de base a la financiación del comercio internacional. Y se produce así la paradójica circunstancia de que los créditos documentados se abren en función de documentos emitidos por quienes no pueden controlar las mercancías, mientras que se rechazan los que libran quienes están en condiciones de hacerlo (47).

Estas ideas permiten comprender la tendencia que a este respecto manifiestan los organismos internacionales en orden a configurar el "Documento de Transporte Combinado" como figura autónoma e independiente de los títulos o documentos singulares que amparan cada concreta fase del trayecto. Y es también en este contexto en el que se explica la alternativa entre un documento negociable y otro no negociable que asegurará en todo caso las clásicas funciones de probar la existencia del contrato y servir de recibo de la entrega de la cosa, pudiendo añadirse a

(46) GRONFORS, *Container Transpon and the Hague Rules*, Journal of Business Law, 1967, págs. 298 y sigs. En el mismo sentido BERLINCIERI, *Problemi giuridici del trasporto in containers*, cit, págs. 147 y sigs. y PEYEEFITTE, *Le régime juridique des transports combines*, cit., págs. 647 y sigs.

(47) RAMBERG, *The Combined Transpon Operator*, cit., pág. 139, aludiendo asimismo a que las transformaciones que se están operando en el sistema moderno de transporte, lejos de limitar sus efectos en ese estricto ámbito inciden decisivamente en otros sectores, singularmente el de la compraventa y términos comerciales en los cuales las fórmulas CIF y FOB se están quedando inservibles. En parecida línea, analizando las modificaciones que había que introducir en estos sistemas de ventas internacionales, DE CAÍ, *The container and the overseas trade*, cit, págs. 57 y sigs. En relación a la posibilidad de recurrir a ordenadores en materia de circulación del documento ROMANELLI, *Rijlessioni in tema di trasporto combínalo*, cit., págs. 247-248 y LOEWE, *Der IMCO/ECE, Entwurf*, cit., pág. 660.

ellas eventualmente —si el documento se emite de modo expreso como negociable— la de facilitar el ejercicio de las facultades dispositivas sobre las mercancías, con relativa seguridad para su adquirente de no verse sometido a excepciones que no se deduzcan del tenor literal del documento (48).

III. LA RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE COMBINADO.

Sin entrar a considerar los derechos y obligaciones de las partes, ya que el contenido del transporte combinado no se diferencia substancialmente del que ofrece cualquier otro contrato de transporte, pasamos finalmente a analizar el tema de la responsabilidad del porteador (49).

Son conocidas en este punto las diferencias existentes entre los diversos convenios internacionales, no solo por lo que toca a los límites que afectan a dicha responsabilidad en el tiempo (decadencia, prescripción de acciones) y en la cuantía, sino también por lo que se refiere a los principios que rigen esa respon-

(48) Moderadamente inclinados en este último sentido BERLINGIERI-VERRUCOLI, // *trasporto combínalo*, cit., págs. 207 y sigs. Acepta la función representativa, sin plantearse el tema con amplitud, LOEWE, *ob. cit.*, pág. 632, mientras CADWALLADER plantea alguna cuestión en relación a su encaje dentro de la disciplina de la *Bill of lading Act* de 1885 (*Uniformity*, cit., pág. 196). Claramente escépticos en relación al valor representativo del documento de transporte combinado PEYREFITTE (*Le régime juridique des transports combines*, cit., pág. 710) y SCHMITTHOFF quien estima, que normalmente no será *document o*) *tille* ni siquiera cuasi-negociable (*The development of the Combined Transport Document*, cit., pág. 332).

(49) Se ha de advertir que la doctrina que analiza las obligaciones de las partes en el contrato de transporte combinado los enlaza, lógicamente, con el tema de la responsabilidad, significando que el CTO, asume el deber completo en orden al cumplimiento del transporte combinado, tal como este viene previsto al celebrar el contrato, debiendo responder además —si bien aquí se plantean algunas particularidades— de los actos y omisiones de quienes se sirve para cumplirlo. Al cargador, por su parte, se le considera sujeto a cuidar la adecuada disposición de las mercancías para el transporte, así como su identificación, indemnizando al CTO por los daños que pueda sufrir por dicha causa, singularmente en las hipótesis de mercancías peligrosas en que se requiere un mayor cuidado (LoEWE, *Der IMCO/ ECE Entwurf*, cit., pág. 663, y más ampliamente CADWALLADER, *Uniformity*, cit., pág. 196). Por lo que toca a las obligaciones y derechos del consignatario sólo hay que recordar que la recepción de las mercancías, sin protesta en tiempo y forma, impedirá ulteriores reclamaciones contra el transportista, consolidando la presunción de que fueron entregadas en debidas condiciones (LoEWE, *ob. cit.*, pág. 664).

sabilidad y a las causas de exoneración admitidas frente a ella (50). Y así podemos decir que aunque todos los Convenios internacionales son reconducibles de alguna manera al sistema de responsabilidad por culpa, el funcionamiento de ésta varía en forma sensible de unos Convenios a otros. En el tráfico marítimo rige el amplio catálogo de excepciones (*excepted perils*) reconocido por el Convenio de Bruselas, con causas de exoneración de responsabilidad tan peculiares como la culpa náutica o el incendio que hacen que la "debida diligencia" (*due diligence*) impuesta al porteador marítimo resulte inferior en definitiva a la que se exige al transportista aéreo, al que se sujeta a una diligencia "razonable" (*qualem quisque diligentissimus pater familias sui rebus adhibet*), pero con la carga de probar la falta de culpa por su parte y la consecuencia de tener que responder de accidentes o pérdidas inexplicables. Más rigurosa todavía, la responsabilidad del porteador terrestre, tanto en el CIM como en la convención CMR, se acerca al sistema de "responsabilidad estricta" en el que el juego de la negligencia se muestra aún más debilitado, toda vez que el porteador sólo puede exonerarse en caso de falta del cargador, vicio propio de la cosa, o frente a riesgos imprevisibles e inevitables, que recuerdan a la categoría tradicional del *damnum fatale* en los sistemas que sólo liberan al porteador por caso fortuito o fuerza mayor (51).

7. Responsabilidad por culpa y responsabilidad objetiva.

Esta disparidad de sistemas plantea como primera cuestión la de determinar si, a la vista de tales diferencias, no sería preferible prescindir definitivamente del criterio de la culpa, orien-

(50) Por lo que toca a las diferencias existentes entre los diversos convenios en materia de decadencia y prescripción y en punto a los límites económicos de la responsabilidad prevista en cada una, son suficientes las referencias que recogen por ejemplo, BERLINCIERI, *Problemi giuridici*, cit., págs. 51-52 y LOEWE, *ob. cit.*, pág. 670, con lo que no es difícil hacerse idea del alcance que esas diferencias pueden plantear en la práctica a efectos de responsabilidad.

(51) Ofrece una buena síntesis para la comparación de los sistemas el Informe del secretario General al grupo de trabajo de UNCITRAL en el tercer período de sesiones (1972) que puede consultarse en el Anuario, de dicho organismo, vol. III, 1972. págs. 331 y sigs. Más sucintamente RAMBERG, *ob. cit.* pág. 134 y *The Law*

lando la responsabilidad del Operador de Transporte Combinado' en una línea más rigurosa y más simple que eliminaría de entrada muchas posibilidades de conflicto. El recurso a la responsabilidad objetiva que inspiraba el llamado "Proyecto de Oxford" suponía en este sentido un ensayo evidentemente renovador. La realización de esa idea tendría, en efecto, la ventaja de eliminar los complejos problemas jurídicos que plantea siempre la apreciación de la diligencia y la prueba de la culpa, desplazando el centro de gravedad del sistema hacia el plano económico de la valoración del coste para el establecimiento de un seguro "a todo riesgo". La idea no es del todo nueva, y ya hace tiempo que la doctrina había planteado la conveniencia de sustituir la noción de responsabilidad, como mecanismo de imputación del deber de resarcir un daño, por el recurso al seguro como sistema para cubrirlo anticipadamente (52). En la materia que ahora nos ocupa, la doctrina más autorizada no ha ocultado su simpatía hacia esta solución que, aún en el terreno estrictamente económico, podría eliminar la duplicidad de costos que origina actualmente la con-

of Carriage of Goods Attempts at Harmonization, European Transpon Law, 1974, págs. 2 y sigs. En relación con estos temas se plantea asimismo la cuestión de la derogabilidad o inderogabilidad de la disciplina establecida por los diferentes convenios. El de Bruselas la hace depender de la emisión (y en la práctica circulación) de un conocimiento que puede ir a parar a manos de un tercer adquirente; en el de Varsovia la falta de ese documento puede significar la pérdida de ciertos beneficios, mas no excluye de raíz la aplicación de la disciplina del convenio. En el sistema de la Convención CMK parece que podría suscitar algunas diferencias el que el transporte se estime de mercancías o de carga, aunque a juicio de algún autor el régimen establecido pretendía eliminar esas diferencias, las cuales, por último, no serían ni siquiera planteables con respecto al convenio sobre transportes ferroviarios (ROMANELLI, *ob. cit.*, pág. 251). El pensamiento del autor, no muy claro en estos últimos aspectos, parece que apunta a la posibilidad de eludir la disciplina imperativa establecida en los convenios aludidos alegando que lo que se transporta no son mercancías, sino el propio vehículo con su carga.

(52) A este tema viene dedicada la tesis de LONIEWSKI (*Assurance et respon-billté en matiére de transporte*, París 1926) en la que se sostiene que, al penetrar el seguro en la disciplina de la responsabilidad, su superioridad es tan notoria que tiende a destruir esa noción para sustituirla ventajosamente, porque aminora los conflictos y acomoda los costes a los riesgos efectivamente corridos (págs. 7 y 48). Por su parte LORDI, señalaba que el seguro —a diferencia del juego y la apuesta que propician el riesgo y originan el daño— defiende de un peligro que no se ha querido crear ni se puede dominar (*Obbligazione commerciale*. Nápoles 1933, págs. 394 y sigs.).

currencia de seguros contratados paralelamente por el cargador y el porteador. Las doctrinas que comentamos no ignoran, sin embargo, las dificultades y problemas que llevaría consigo la puesta en marcha de un sistema de este tipo, que supondría, en última instancia, un cambio trascendental en la disciplina vigente del seguro y la responsabilidad. Y quizá por ello las propuestas realizadas en esta dirección, que ya empiezan a ser bastante numerosas, no han logrado hasta el momento desvanecer las inquietudes de la práctica (53).

8. *El sistema de "extensión" de responsabilidad.*

Dicha práctica ha ensayado, por su parte, un procedimiento distinto que podríamos denominar *sistema de extensión de responsabilidad*. Si bien se mira, la idea central que inspira esta solución no deja de presentar asimismo evidente simplicidad. Partiendo de la base de que los problemas de responsabilidad que padece el transporte combinado derivan substancialmente de la diversidad de disciplina correspondiente a cada fase del recorrido, se trataría en definitiva de reducir todos esos sistemas a uno solo, extendiendo el régimen propio de alguna de esas fases a los demás sectores del trayecto.

En cierto modo ese procedimiento es el que siguió la Convención CIM, en una concepción monopolizadora, que sólo contempla el recurso a otros medios de transporte como integrados en el mecanismo ferroviario. Y a parecida solución conducen los sistemas patrocinados por algunos transitarlos suecos y ciertos transportis-

(53) ROMANELLI, *ob. cit.*, pág. 252. Las razones de dicha resistencia se relacionan con un serie de aspectos —como la necesidad de mantener el seguro de la carga cuando las mercancías no están bajo custodia del porteador, o la inversa de que hay mercancías que por su naturaleza no precisan el seguro —que han sido recordadas tanto por autores que estiman esa sustitución como viable, aunque quizá no querida por la práctica (RAMBERC, *ob. cit.*, pág. 136), como por los que dudan de la sustitución, pero reconociendo que ofrecería la ventaja de evitar la duplicación de costos (FERRARINI, *Assicurazioni e responsabilità nel campo della navigazione*, Studi per A. Donati, Roma 1970, págs. 258 y sigs. especialmente pág. 176). La doctrina sigue, sin embargo, propiciando el sistema, puntualizando su superioridad técnica (BERLINCIERI, *Problemi giuridici*, cit., pág. 154) y su mayor capacidad para eliminar conflictos y fricciones (BERLINCIERI-VEHBUCOLI, *Il trasporto combínalo*, cit, pág». 202 y sigs.).

tas de carretera, que han puesto a punto documentos de transporte combinado en los que se establece que los daños no aparentes que puedan presentar las mercancías se presumen ocasionados durante la fase terrestre del recorrido. No obstante, dicho régimen de presunciones se ha desarrollado especialmente en el tráfico marítimo, gracias sobre todo a los formularios elaborados por el Lloyd sueco y a los conocimientos que al respecto vienen empleando las compañías marítimas que operan en el Atlántico Norte, entre los cuales el más conocido es sin duda el de la "Atlantic Container Line" (A. C. L.). En este último se presume que los daños de origen desconocido han tenido lugar durante el transporte marítimo, en una estimación no exenta de utilidad unificadora, pues es un hecho notorio y estadísticamente demostrable que el uso de "containers" cerrados determina normalmente la imposibilidad de fijar la fase del transporte en que se produjo el daño.

Las consideraciones hechas con anterioridad acerca de la dificultad de compaginar la disciplina tradicional del conocimiento con las exigencias que impone el transporte por medio de "containers" parecen suficientes, sin embargo, para demostrar que este procedimiento de extensión de responsabilidad origina al menos tantos problemas como los que pretende resolver, supeditando además la protección otorgada al cargador a la cualidad específica que revista el transportista contratante. Y de este modo —según ha señalado correctamente algún autor— se pasa por alto que la persona que expide un "container" debería beneficiarse de idéntico régimen jurídico cualquiera que fuese la combinación de medios utilizada para transportarlo; pues, de otro modo, podría llegar a establecerse una competencia entre los porteadores basada en los distintos sistemas de responsabilidad, en lugar de fundarla, como parece más lógico, en la calidad de las prestaciones y el precio de los servicios respectivamente ofrecidos por cada uno (54).

(54) PEYHEPITTE, *Le régime juridique des transports combinés*, cit., pág. 649. Para la solución del CIM, aludida anteriormente e inspirada asimismo en la idea de una extensión de responsabilidad, v. GIANNINI, *Il trasporto ferro-mare*, cit., págs. 80 y sigs. En relación a la práctica seguida en el Atlántico Norte, además de las indicaciones que recoge el ya citado PEYHEPITTE (ob. igualmente cit., pág. 646), cfr. también RAMBERC, *The Combined Transport Operator*, cit., págs. 139-140.

9. *El sistema sectorial o de "red" (Réseau, Network).*

Vista la cuestión desde este ángulo puede parecer natural que los organismos encargados de promover la uniformidad del transporte combinado en el plano internacional se hayan inclinado hacia otro sistema distinto que podríamos denominar *sistema sectorial* o de red (*Réseau, Network*), ya que el criterio fundamental que inspira su solución es el respetar el régimen singular de responsabilidad propio de cada fase. !TTM3ecimos que puede parecer natural porque lo que se persigue con dicho procedimiento es que el usuario se encuentre en una situación similar a la que alcanzaría contratando directamente con cada transportista especializado, sin que el operador de transporte combinado haya de soportar, por su parte, reclamaciones superiores a las que el cargador pudiera hacer valer frente a ellos (55).

El testimonio más completo de este sistema de red lo ofrecía el Proyecto UNIDROIT, en el que el respeto a los regímenes de responsabilidad existentes desbordaba el plano general de los principios rectores de esa responsabilidad, penetrando en aspectos de detalle y eliminando incluso de su campo de aplicación las hipótesis de transporte del propio vehículo automotor sin descargar, y la del transporte ferroviario completado por medio de servicios auxiliares de carretera, a fin de no entrar en conflicto con el artículo 2.º de la Convención CMR ni con el párrafo 1.º del también artículo 2.º de la Convención CIM. La fidelidad al sistema sectorial puro solo se rompía en caso de no poder localizar la fase en que se produjo el daño, en cuyo caso se establecía ciertamente un régimen específico de responsabilidad distinto de los existentes; pero se trataba de una responsabilidad sensiblemente atenuada, ya que el "transportista principal" podía exonerarse de la misma si probaba que el daño fue independiente de su culpa o de la de sus cocontratantes, por los que habría tenido que responder en las hipótesis normales en virtud de la cláusula de garantía que contemplaba el Proyecto (56).

(55) LOEWE, *Der IMCO/ECE Entwurf*, cit., pág. 665.

(56) Cfr. PRODRÓMIDES, *Le projet de Convention sur le control de transpon International combine de marchmdises*. cit., págs. 440 y siga. Para el resto de las consideraciones que se recogen en el texto, LOEWE, *Der IMCO/ECE Entuntrf*, cit., paga. 675 y gigs.

No es este, sin embargo, el camino seguido por la llamada "Convención TCM" ni por las "Reglas" elaboradas por la Cámara de Comercio Internacional, que no solo no han excluido expresamente de su dominio las modalidades de transporte combinado ya previstas en otros Convenios, sino que con mejor criterio han limitado el respeto a los regímenes propios de cada fase del transporte al estricto plano general, unificando, en cambio, aquellas cuestiones concretas, como plazos de reclamación y acciones, que podían originar mayores incertidumbres (57). Bajo este aspecto podría hablarse quizá de un *sistema de red perfeccionado*, lo que se comprueba mucho más claramente al observar el superior desarrollo conferido al régimen específico de responsabilidad del Operador de Transporte Combinado. Régimen que se aplica no sólo en los supuestos más comunes en que el origen del daño no puede ser localizado, sino que cubre también las hipótesis en que la responsabilidad no es imputable con carácter exclusivo a una fase determinada del trayecto. En lo demás, dicha responsabilidad se regirá por las reglas imperativas (nacionales o internacionales) que serían de aplicación si el cargador hubiera contratado directamente con el transportista en cuya fase se produjo el daño; y, si esas reglas imperativas no existen, la responsabilidad se fijará de acuerdo con el convenio internacional relativo a cualquier tipo de transporte al que hayan apelado expresamente las partes mencionándolo en el documento, según una práctica utilizada con anterioridad fuera del ámbito del transporte combinado y conocida con el nombre de cláusula "paramount" (58).

10. *El sistema unitario.*

Por esta vía venimos, sin embargo*, a comprobar la imperfección del procedimiento y su incapacidad para dar completa satis-

(57) Cfr. CADWALLADER, *Uniformity*, cit., pág. 200; LOEWE, ob. cit., pág. 675 y s.

(58) Pactando, por ejemplo, expresamente la aplicación de las Reglas de la Haya a un supuesto no comprendido en las mismas: Cfr. WHEBLE, *Combined Transpon*, cit. pág. 1318, quien añade que si ni con esas alternativas puede determinarse el régimen aplicable, la imputación de responsabilidad se ajustará a los términos establecidos expresamente en el Documento de Transporte Combinado. Para más amplias consideraciones LOEWE, ob. cit., págs. 665 y sigs. y CADWALLADER ob. asimismo cit, págs. 198 y sig*.

facción a la exigencia, antes aludida, de que el cargador disponga siempre de una misma protección con independencia de la combinación de medios utilizada. Pues, como fácilmente se advierte, con el sistema de red la disciplina de la responsabilidad y el límite económico del resarcimiento variarán según sean los procedimientos de transporte que decide usar el operador, sin que el cargador tenga previo conocimiento de dichas circunstancias. Y es justamente en este dato en el que encuentra su mayor apoyo la conveniencia de un sistema de responsabilidad no simplemente uniforme sino verdaderamente *unitaria*, según reconocen por lo demás no sólo sus más acrisolados partidarios, sino incluso también otros autores (59). Fue este sistema el que patrocinó el llamado "Proyecto de Genova", cuyos redactores elaboraron una estimable síntesis los regímenes existentes, formulando lo que denominaron un *average standard liability* que, siguiendo los principios generales del transporte terrestre internacional (CIM, CMR), supone un sistema próximo a la responsabilidad estricta con una reducida lista de excepciones. Con ello el régimen no dista tampoco demasiado del establecido en el Convenio de Varsovia tras su enmienda por el Protocolo de la Haya de 28 de septiembre de 1955. Pues, no admitiéndose exoneraciones por faltas en la navegación, nos situamos en un terreno de presunción de culpa muy próximo ya al régimen de responsabilidad más riguroso. En este sentido el interés del sistema unitario estribaría ante todo en el hecho de significar un paso importante hacia la unificación de la disciplina jurídica del transporte; y no sería caprichoso iniciar ese movimiento desde la perspectiva del transporte combinado, que ha independizado la noción de porteador de la titularidad de estos o aquellos medios, presentándonos la imagen de un transportista nuevo, que en rigor no es porteador marítimo, terrestre ni aéreo (60).

(59) Entre los primeros BERLINGIERI-VERRUCOLI, *Il trasporto combínalo*, cit. pág. 201; entre los segundos LOEWE, *Der IMCO/ECE Entwrt*, cit., pág. 665.

(60) PEYREFITTE, *Le régime juridique des transportes combines*, cit., pág. 707. También RAMBERG reconoce la utilidad de ese sistema en orden a la calificación del porteador (*The combined Transport Operator*, cit. págs. 135-136). V. asimismo entre nosotros las ajustadas observaciones de SÁNCHEZ GAMBOIUNO, *Breve historial y comentarios al Proyecto de Genova*, cit., pág. 661.