

**El contrato de transporte multimodal y su regulación internacional
contractual y aduanera en Colombia**

Daniela Arias Bustos

María Camila Bermúdez Pulido

Octubre de 2020

Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano
Escuela de Derecho y Gobierno.
Programa de Derecho
Ciudad

Dedicatoria

Primeramente, a Dios como pilar de nuestras vidas y porque sus tiempos son perfectos, a nuestros padres por su apoyo y amor incondicional.

Agradecimientos

Gracias a Dios por permitirnos coincidir y forjar nuestra amistad en decisiones y proyectos, a nuestros padres y hermanos por su ayuda y comprensión en cada lección.

A Logistica Total S.A.S., por permitirme ser parte de su gran equipo de trabajo y a los compañeros que me brindaron su conocimiento y ayuda. Al Representante Legal Javier Ruiz por motivarme a conocer más sobre las operaciones de transporte multimodal, por toda su paciencia, comprensión y motivación en este proyecto. María Camila Bermúdez Pulido

Resumen

Este trabajo de grado nace a partir del análisis y recopilación histórica de los contratos en el mundo, específicamente en el contrato de transporte y los modos de transporte que se han desarrollado a lo largo del tiempo y el derecho en especial el contrato de transporte multimodal con su regulación internacional contractual y aduanera que promueve el desarrollo logístico en el transporte de mercancías desde los diferentes tipos de transporte ya sea marítimo, aéreo, férreo y por carretera. Asumiendo la responsabilidad de ser el único operador cualificado para transportar y contar con la autorización de tránsito aduanero. Surge como respuesta a la necesidad de minimizar los tiempos de tránsito y disminuir los costos de las operaciones de comercio exterior. Por lo que en la siguiente investigación jurídica identificamos su responsabilidad contractual y extracontractual en la custodia de la mercancía objeto de transportar. Siendo el responsable por las acciones, omisiones y consecuencias que se presenten en el desarrollo de su actividad económica desde la recepción de la mercancía hasta la finalización y control posterior de la misma, demostrando su evolución normativa en el ámbito internacional y nacional brindando seguridad en el cumplimiento de los diferentes requisitos legales y las obligaciones definidas en los convenios, leyes y decretos estudiados desde la aplicación comercial y aduanera.

Palabras claves: Contrato, transporte, multimodal, mercancía y responsabilidad

Abstract

This degree work is born from the análisis and historial complitation of contracts in the world, specifically in the transport contract and the modes of transport that hace developed over time and the law, especially the multimodal transport contract with its international contractual and customs regulatios that promote logistics development in road. Assuming the responsability of being the only qualified operator to transport and have the customs transit authorization. It arises in response to the need to minimize transit times and reduce the costs of foreign trade operations, Therefore, in the following legal investigatios we identify your contractual and extra-contractual responsibility in the custody of the merchandise tobe trasnported. Being reponsible for the actions, omissions and consequences that arise in the development of its economic activity from the receipt of the merchandise until its finalization and subsequent control, demoatraing its normative evolution in the international and national scope, providing security in the compliance with the different legal requeriments and the ogligations defined in the agreements, laws and decrees studied from the comercial and customs application.

Keywords: Contract, transport, multimodal, merchandise and responsibility.

Tabla de Contenidos

Resumen.....	5
Abstract.....	6
Introducción.....	8
Capítulo 1. Justificación.....	9
Capítulo 2. Marco Jurídico Analítico.....	10
Capítulo 3. Metodología.....	20
Título 2. Objetivo General.....	21
Título3. Objetivo Especifico.....	55
Titulo3. Objetivo Especifico.....	65
Capítulo 4. Análisis.....	69
Capítulo 5. Conclusiones.....	74
Listado de Referencia.....	77

Introducción

El presente trabajo tiene como fin realizar una recopilación de la historia de los contratos en el mundo, hasta llegar al origen de los contratos de transporte, luego a esto se abordan los modos transporte con los que contamos en la actualidad, como lo es el transporte multimodal y con esto se realiza una investigación detallada acerca de su regulación internacional tanto contractual como aduanera en Colombia.

Con el paso de años se ve necesario innovar en las maneras de transportar mercancías, ya que cada vez más países importan y exportan; en la actualidad transportar mercancías es un poco más fácil ya que se cuenta varios tipos de transporte como lo es el férreo, marítimo, aéreo y por carretera; para que se lleve a cabo el traslado de mercancías es necesario contar con una flota de automotores eficientes para reducir el tiempo del tránsito y los costos de operación. En la antigüedad las mercancías eran movilizadas en barcos los cuales eran fabricados en madera y propulsados por velas o por carretera para lo cual se utilizaban carretas que eran llevadas por animales, con esos tipos de transporte el tiempo de traslado de la mercancía tomaba varios meses hasta años. Tras la necesidad de movilizar mayores cantidades de mercancía se crearon otros tipos de transporte como la locomotora y los aviones, pero solo con el paso de los años fueron modificándose para tener mayor rendimiento hasta llegar a las innovaciones con las que contamos hoy. Así como era necesario tener mejores elementos para transportar mercancías, también es necesario contar con personas que se encarguen de la logística para transportar la mercancía de un país a otro, lo cual es un trabajo arduo de coordinación por esto se crean los modos de transporte de mercancías como lo son el transporte unimodal, segmentado,

combinado y multimodal este último es la forma de transporte más utilizada en la actualidad ya que reduce costos de operación y la responsabilidad de la mercancía recae sobre un solo agente, en este sistema se utilizan los tipos de transporte que sean necesarios para completar la entrega, al ser tan novedoso podría no tener la reglamentación suficiente, es por esto que se realizó el presente trabajo.

Justificación

La responsabilidad contractual y extracontractual sobre el transporte de mercancías siempre ha sido un tema de debate ya que dependiendo del lugar en donde se encuentre la mercancía y ya sea una persona natural o jurídica que custodie y salvaguarde el producto, será responsable respecto de las acciones, omisiones y consecuencias que se presenten en el transporte desde origen hasta destino. Este es el concepto que se ha establecido bajo algunos modos de transporte como por ejemplo en el unimodal, segmentado o combinado, siendo los sistemas más antiguos y tradicionales; hasta la década de los años 60 cuando entró en furor el transporte multimodal ya que este ofrecía responsabilizarse de la mercancía desde el proceso del cargue del producto hasta la finalización de la operación de tránsito aduanero, lo cual tuvo muy buena acogida ya que al intervenir tantos operadores, la mercancía sufría pérdidas y deterioros muchas veces adicionalmente el costo de la operación era menor, pero al ser un sistema moderno surge el interrogante, ¿se cuenta con la suficiente regulación contractual y aduanera para ejercerlo?. Ya que cuando se tienen sistemas nuevos se pueden tener ciertos vacíos legales, no solo en cuanto a la responsabilidad contractual o extracontractual si no también en

documentación, requisitos para la conformación de los OTM; es por esto que esta monografía se centra en realizar una amplia investigación acerca de las normas desde la más antigua hasta la última en regular este tipo de contratos, con esto realizando un análisis con el fin de resolver el interrogante anterior.

Marco Jurídico analítico

En el año 529 Justiniano ordenó realizar una recopilación de varias constituciones adoptando el nombre de Codex Iustinianus, en la última edición el código recibió el nombre de Codex repetitae praelectionis, dicho código en su mayoría estaba escrito en griego y alguna parte en latín, contenía 12 libros con más de 4000 constituciones imperiales desde Adriano hasta Justiniano ordenadas de manera secuencial, el primer libro contenía las fuentes del derecho, funciones imperiales y el derecho eclesiástico, el libro 2 al libro 8 trata lo referente al derecho civil como las obligaciones y los contratos, el libro 9 sobre el derecho penal o criminal, del libro 10 al 12 versan sobre el derecho administrativo, con todo esto buscaba armonizar el derecho y eliminar las cosas que se consideraban innecesarias, cabe resaltar la importancia de los contratos ya que alrededor de 6 libros se basaban en ellos ya que para Justiniano eran fundamentales en el Derecho.

Justiniano también hace referencia a los contratos innominados los cuales buscan una contraprestación de servicio y los clasifica en *du ut des*, *do ut facias*, *facio ut des* y *facio ut facias*. Lo que en la actualidad también se conoce como las obligaciones de dar, hacer

y no hacer que son las fuentes para establecer cualquier tipo de acuerdo que se realice son necesarias ya que se busca cubrir una necesidad, por ejemplo A contrata a B para que lleve una mercancía de Buenaventura a Bogotá pagándole una suma de dinero, A solucionar su necesidad y cumple con su obligación de dar cuando realiza el pago, B cumple con su obligaciones de hacer y recibe una remuneración por ello.

Otro aporte a la historia del derecho y los contratos lo hizo Inglaterra con la creación del Commow law, el cual se basa en la decisiones tomadas por los tribunales y con el derecho civil ya existente, existían dos jurisdicciones las cortes del rey (common law courts) o la cancillería (chancery), los delitos civiles eran vistos mediante la ley de agravios (law of torts) que en la actualidad se ve como la responsabilidad civil contractual, el derecho anglosajón en la parte contractual se basaba en la busca de hacer cumplir lo prometido sino en el pago por el daño cometido por el incumplimiento de una promesa como de dar, hacer y no hacer pero siempre basándose en la jurisprudencia, como en el ejemplo anterior de contrato de transporte entre A y B, en el caso que B no hubiese cumplido con transporta la mercancía no se buscaba que cumpliera con la obligación si no que reparar el daño causado por ese incumplimiento y la decisión se tomaba de acuerdo a lo que ya se hubiese fallado anteriormente si mirar otras fuentes de Derecho.

Luego de esos grandes aporte el rey Luis XIV de Francia, ordenó la unificación y creación de normas para los comerciantes, solicitó colaboración a Jacques Savary con esto creando el Código Savary en 1673; en dicho código se destacó por la creación de

normas para el transporte terrestre que no se contemplaban en la época, siendo de gran importancia para el desarrollo del comercio ya que se necesitaban transportar mercancías de un lugar a otro y se debía reconocer un pago por quien prestara el servicio de transportarlas originando un nuevo tipo de contrato el cual cumplía como las anteriormente mencionadas obligaciones de dar, hacer y no hacer, además de este aporte en 1681 se reguló las normas frente al transporte marítimo, este código sirvió como fuente primaria para diferentes naciones en la regulación de sus comerciantes.

Otro precedente para el derecho comercial y mercantil por parte de España son las ordenanzas de Bilbao el cual era un conjunto de normas mercantiles, basadas en su mayoría en el código Savary dichas normas se publicaron en el año 1737 pero su primera edición fue en 1560, fueron fuente importante para el derecho comercial en más de 15 países de Latinoamérica un ejemplo de ello es Colombia que lo adoptó hasta la promulgación del código de comercio colombiano, dichas ordenanzas siguieron regulando las normas en los contrato transporte y marítimos; Los temas que contenían las ordenanzas de Bilbao versaban sobre: la composición y modo de elección de los integrantes del consulado, libros, comisiones, regulación de los mercaderes, compañías de comercio, letras de cambio, quiebras, jurisdicción de los cónsules y seguros, se buscaba con estas ordenanzas quien podría dirimir las controversias surgidas entre comerciantes y agrego un tema importante como lo es la quiebra y qué hacer en caso que se presentará en lo cual los seguros tuvieron una presencia importante en la solución de estos conflictos.

Luego de esto nuevamente Francia hizo aporte a la historia del derecho civil cuando se creó el código napoleónico en 1804, el cual regulaba las normas civiles fue muy importante por ser la fuente para otros países en la creación de códigos civiles, este código consolidó leyes que nacieron tras la revolución francesa de 1789 donde se promulgó la declaración de derechos del hombre y del ciudadano, también agrupaba las ideas de Justiniano, para su creación se necesitaron alrededor de 4 juristas los cuales lo dividieron en 4 libros, personas, propiedad, adquisición de la propiedad y procedimiento, fue publicado el 21 de marzo de 1804 y considerado como uno de los códigos más completos de la época, era nombrado como el código civil francés pero por su creador se referían a él como el código Napoleónico.

Napoleón deseaba que el código fuera fácil de entender para todas las personas, su régimen eliminó el antiguo régimen acabando con la monarquía, también se eliminó definitivamente el feudalismo, él deseaba que hubiera igualdad jurídica para los franceses, transformó la autoridad de los hombres, dio más derechos a las mujeres y a los hijos ilegítimos, dio libertad de trabajo, individualidad de la propiedad, libertad de conciencia, dio la división de poderes en ejecutivo legislativo y judicial, su régimen se destacó por ser de tipo liberal.

El 15 de septiembre de 1807 se promulgó el código de comercio francés el cual buscaba administrar las obligaciones de tenían los comerciantes y los actos de comercio, un antecedente del código de comercio francés es el código savary; con esto se dio libertad y orden a los comerciantes, se reguló el transporte terrestre y marítimo los cuales eran

fundamentales para la mayoría de negociantes al momento de movilizar sus mercancías y por ende para el comercio.

Con base en esta historia se creó en Colombia las normas mercantiles pero antes de hablar de ellas es necesario contar un poco sobre la historia de nuestro país; todo comenzó cuando varios grupos de indígenas llegaron al territorio y se asentaron en diferentes partes del país un ejemplo de ello son los muiscas quienes llegaron a Tunja y Bacatá lo que en la actualidad conocemos como Bogotá la cual es la capital y centro financiero del país; su economía se basaba en la agricultura, fundición y fabricación artesanas en oro, minería y tejido de textiles por la ubicación de su territorio no era posible la cosecha y producción de ciertos alimentos y materiales, por lo cual fue necesario implementar el trueque con diferentes etnias viéndose esto como una forma de comercio.

Al mismo tiempo que esto ocurría el rey Fernando II de Aragón de España ordenó realizar expediciones por el mundo con el fin de descubrir nuevas tierras y riquezas, en una de esas expediciones en 1499 Alonso de Ojeda fue el primer español en llegar a territorio colombiano, con su llegada hizo más españoles llegaran a diferentes provincias donde ya se encontraban los indígenas a quienes despojaron de sus bienes y tierras, los esclavizaron y los evangelizaron, debido a esto hubo una gran disminución en la comunidad indígena ya que muchos fueron asesinados y otros recurrirán al suicidio, pero se necesitaban mano de obra que siguiera con la agricultura y minera por ello trajeron personas de color desde África quienes eran tratados como mercancía. No tenían

derechos o creencias religiosas, su mano de obra era mejor que la de los indígenas. Con esto se dio un crecimiento económico y otra forma de comercio como lo fue la compra de esclavos a otras naciones.

Otra actividad importante para la economía era la que se ejercía por los comerciantes o mercaderes quienes se encargaban de comercializar los productos entre otras ciudades o estados por vía terrestre o marítima. Con esto subió la riqueza de los Reyes y de los comerciantes del país, todo esto gracias a que se contaba con grandes recursos naturales que otros estados no poseían, adicionalmente de una mano de obra barata y de los impuestos reales. Para poder ejercer estas actividades se adoptaron las reglas de las ordenanzas de Bilbao desde el año 1795 hasta 1853 ya que se presentaban varios conflictos de intereses entre las partes por incumplimientos en la entrega de las mercancías.

Panamá fue un país que tuvo un aporte muy importante para la disolución de este tipo de conflicto ya que promulgó su código de comercio terrestre de 1869 el cual sirvió como base para la regulación en Colombia, en 1870 en Colombia expide el Código de comercio marítimo el cual también fue una copia del código marítimo de Chile. En el año 1886 se expide una constitución la cual centra el poder y ya no es permitido que cada estado tenga sus propias normas en esta misma época se promulga el segundo Código de Comercio.

Después de unos años se expidió un Código Nacional de Comercio Marítimo (1870), el cual tomó como antecedente próximo el Código Nacional próximo el Código de Comercio Chileno (1867). Hasta la expedición del Código de Comercio expedido en

1887, el cual estuvo vigente en Colombia durante 84 años hasta la evolución actual de nuestro Código de comercio de 1971. Con lo que actualmente subsiste de él dentro de sus principales avances frente al de 1887:

(i) Se sigue tratando de un código objetivo, ya que el acto de comercio sigue siendo

el eje neutral de aplicación de las normas mercantiles; (ii) Se unificó el comercio terrestre con el marítimo y se incluyeron disposiciones relativas al transporte aéreo (iii) Se modificó sustancialmente la estructura del Código, cambiando algunas instituciones mercantiles e incluyendo de algunas nuevas y (iv) se actualizó a las más modernas tendencias el régimen de las obligaciones y los contratos, incluyendo el abuso del derecho, el enriquecimiento sin causa, la presunción de solidaridad, la definición de contrato como negocio jurídico de colaboración, las reglas sobre el pago – se distancian de las clásicas del Código Civil. Y las variadas sanciones al negocio jurídico mercantil que eran inexistentes en la legislación civil (Artículos 897 al 904). (Urrabla, 2004, como se citó en Aldana, 2007)

Dentro de las principales características del contrato de transporte es que es bilateral, pues genera obligaciones para las partes. Para el transportador, conducir las cosas de un lugar a otro y, para el remitente, pagar el precio o flete. Las obligaciones que se originan por el contrato de transporte no extinguen por muerte o liquidación obligatoria de las

partes, ni por la disolución de la persona jurídica que sea parte del contrato, como lo ordena el (Código de Comercio,1991, Artículo 988)

Para el desarrollo del presente trabajo queremos presentar el contrato de transporte multimodal como tema principal y los diferentes tipos de contratos de transporte de mercancías y su regulación, por esto la importancia de contar la historia y definición frente a los contratos. Iniciamos con el transporte unimodal en el cual se utiliza un solo modo de transporte, que puede ser terrestre, aéreo, o marítimo para el traslado de las mercancías, se puede realizar por uno o varios transportadores bajo un solo contrato y la responsabilidad recae sobre la empresa o agente de carga desde el inicio hasta el fin del viaje. Otro tipo de transporte es el segmentado en este tipo de contrato se pueden usar varios documentos de transporte o los que se requiera para la operación desde inicio a fin, por cada modo de transporte se debe expedir un documento y así mismo su responsabilidad es segmentada, aunque tienden a desaparecer por los costos elevados que genera su operación. También existe el transporte combinado en el cual se pueden utilizar varios modos de transporte, pero un solo documento, es muy utilizado en el transporte internacional, su responsabilidad también es segmentada ya que depende del lugar o de quien tenga la mercancía. Por último, por

transporte multimodal internacional se entiende el porte de mercancías por dos modos de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para

su entrega en un país diferente. Convenio de Ginebra sobre el Transporte Multimodal internacional de Mercancías Artículo 1°. 1981 Artículo 1°

Este sistema ha tenido una gran relevancia a través de acuerdos internacionales, basados en el convenio de la Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal de mercancías, celebrado en Ginebra el 24 de mayo de 1980, a través de este se introduce la reglamentación jurídica sobre la inclusión de varios medios de transporte para el porte de diferentes tipos de mercancías, desde el lugar de origen ubicado en cualquier estado hasta el lugar designado para su entrega.

La historia del transporte Multimodal va de la mano con tres tendencias de crecimiento visibles a partir de la década de los 70: · El cambio de composición en el comercio de bienes. · La progresiva unitarización en el embalaje de cargas y, · El énfasis en las entregas justo a tiempo. La primera corresponde al paso de los productos menos elaborados hacia los más elaborados y con mayor valor añadido. La segunda corresponde al paulatino reemplazo de diferentes métodos de embalaje para manufacturas como la paletización por el uso de contenedores en busca de la supresión de manejos intermedios, menor exposición averías y hurtos, menor costo de seguro, entre otras ventajas. La tercera corresponde a la progresiva segmentación del mercado de carga a nivel mundial en función de su

volumen, valor y prioridad en el tiempo de viaje correspondiente. (Batista y Franco, 2006 pp 13-14).

Para poder llevar a cabo el transporte de la mercancía se necesario contratar una OTM (operador de transporte multimodal) su definición la encontramos en el siguiente artículo

Es toda persona natural o jurídica que, actuando como operador logístico, celebra un contrato de transporte multimodal en donde asume la responsabilidad ante el despachador y/o consignatario por el cumplimiento del contrato desde un origen a un destino, subcontratando los medios de transporte y operadores de carga a que haya lugar. Para tal fin un solo documento de transporte llamado DTM (Osorio,2009 PP6)

Las obligaciones del OTM son:

Subcontratar los medios de transporte necesarios para llevar la mercancía hasta el destino final, subcontratar y coordinar las operaciones portuarias, informar al usuario de todo el proceso logístico, cuidar las cargas objeto del contrato, cumplir con los tiempos de entrega promedio, facturar únicamente el valor cotizado y Disponer de las pólizas exigidas por la ley. (Osorio,2009 PP8)

La importancia de este tipo de contrato radica en la multimodalidad partiendo de los elementos esenciales del contrato de transporte el cual posee una regulación específica y la utilización de las diferentes modalidades de transporte que poseen una regulación precisa y especialmente:

“Para el transporte multimodal se aplicará lo que sobre el particular se disponga en este Código o en los reglamentos y en lo no reglado se estará a la costumbre”. (Código de Comercio, 1991, Artículo 987).

Cabe señalar que las características del transporte multimodal varían dependiendo de las diferentes definiciones que contempla cada instrumento jurídico. No obstante, en términos generales, las características que debe contener un transporte multimodal son su carácter internacional, la unidad contractual, jurídica y de carga, su variedad modal y especialidad el objeto transportado. (López, como se citó en Rodríguez, 2010)

Metodología.

La metodología utilizada para el presente proyecto de investigación es de carácter cualitativo con un enfoque descriptivo ya que se basa en la investigación y recolección de información con el fin de realizar un análisis detallado de la reglamentación existente en el contrato de transporte multimodal, el cual en la actualidad es el sistema de transporte de carga más eficaz ya que la responsabilidad de la mercancía recae sobre el operador de transporte multimodal desde la carga hasta la descarga de la mercancía adicionalmente se obtiene una reducción de gastos operativos, pero a la vez es un sistema nuevo por lo cual es necesario conocer si se cuenta con la suficiente normativa.

Para ello nos basamos en diferentes fuentes de información como, el Convenio de Ginebra de 1980, Convenio CMR, Convenio Montreal, entre otros Convenios que regulan este tipo de contratos, también nos basamos, sentencias como 25000-23-24-000-2015-

00005-00 del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, también en la sentencia de Corte Suprema de Justicia - Sala de Casación Civil y Agraria n° 11001-31-03-024-2009-00429-01 de 3 de Septiembre de 2015, también en libros como Contratos de Transporte de Jose Vicente Guzman Escobar, en el libro Transporte Internacional por Carretera de Alfonso Cabrera Cánovas, y en diferentes artículos; estas fueron algunos de las tantas fuentes consultadas para llevar a cabo este proyecto de grado; al iniciar el trabajo comenzamos por la historia de los contratos civiles y mercantiles hasta llegar a la historia del contrato de transporte pasando por todos los sistemas de transporte existentes hasta llegar a la reglamentaciones del contrato de transporte multimodal y su regulación aduanera.

Objetivo General.

Analizar las normas internacionales que regulan el transporte multimodal.

Luego de abordar la historia de los contratos y de la especialidad que nos compete en esta monografía como lo es el transporte abordaremos la reglamentación legal internacional del transporte multimodal. Los antecedentes internacionales nacen de la necesidad de reducir costos operativos del transporte de carga y la mejor opción era el transporte multimodal, pero para poder operar bajo este modelo se necesitaba una reglamentación así que varias naciones crearon sus normas, pero no existía una norma global. Un ente en importante para esto fue la cámara de comercio internacional la cual fue fundada en el año 1919 y se creó buscando fomentar el comercio entre todos los países y buscar un

equilibrio entre los mismos; pero en el año 1927 tras una reunión en Suecia se manifestó la necesidad de proferir normas que reglamentan el transporte multimodal y junto con el instituto internacional para la unificación del derecho privado el cual es una organización que se encarga de estudiar y modernizar el derecho internacional privado y comercial; luego de varios años elaboraron las condiciones que deberían tener los contratos de transporte en cuanto a los documentos de transporte y su responsabilidad; seguido de esto se promulgaron diferentes acuerdos que regulan los diferentes medios de transporte.

El transporte de carga aéreo es importante en el sistema multimodal ya que es un modo que se utiliza para llevar la mercancía de un país a otro de forma más rápida que otros modos, pero a su vez por ser más ágil sus costos son elevados. La primera regulación internacional para este modo de transporte se dio el 12 de octubre de 1929, con el Convenio de Varsovia. El artículo 1 establece cuál sería su aplicación:

“El presente convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías efectuado contra remuneración, en aeronave. Se aplica igualmente a los transportes gratuitos efectuados en aeronave por una empresa de transportes aéreos”.

Convenio de Varsovia Artículo 1°. 1929 Artículo 1°

Se aplicará al transporte de carga aérea, sin importar si hay alguna remuneración, excepto a los convenios postales internacionales, en el artículo 5° se regula la carta de porte que se debe utilizar en el transporte de mercancías.

“Todo portador de mercancías tiene derecho a pedir al expedidor la relación y entrega de un documento titulado “carta de porte aéreo” todo expedidor tiene el derecho de pedir al

porteador la aceptación de dicho documento”. Convenio de Varsovia Artículo 5°. 1929

Artículo 5°

Teniendo la carta de porte es posible iniciar con el transporte de la carga, aunque si se llegara a perder o faltar no afectaría el contrato; si se da el traslado de la mercancía el expedidor puede retirar y disponer de ella, pero teniendo en cuenta:

1. El expedidor tiene derecho, con condición de cumplir todas las obligaciones resultantes del contrato de transportes, a disponer de la mercancía, ya retirándose en el aeródromo de salida o de destino, ya deteniéndose en curso de ruta en caso de aterrizaje, ya entregándola en el lugar de destino o en curso de ruta a persona distinta del destinatario indicado en la carta de porte aéreo, ya pidiendo su vuelta al aeródromo de partida, con tal de que el ejercicio de este derecho no perjudique al porteador ni a los otros expedidores, y con obligación de rembolsar los gastos que de ello resulten. Convenio de Varsovia Artículo 12. 1929 Artículo 12

Tanto como el portador posee derechos así mismo tiene responsabilidades las cuales se contemplada en el siguiente artículo

El porteador es responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes facturados o de mercancía, cuando el hecho que ha causado el daño se produzca durante el transporte aéreo

El transporte aéreo, con arreglo al sentido del párrafo precedente, comprendería el periodo durante el cual los equipajes o mercancías se hallen bajo la custodia del porteador, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar

cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo. Convenio de Varsovia

Artículo 18. 1929 Artículo 18

Los anteriores artículos son los más relevantes frente al transporte de carga por vía aérea, aunque también se menciona el transporte de pasajeros, pero este no es un tema que nos compete en el presente trabajo. Cabe resaltar que es un convenio muy antiguo, pero fuente para la creación de los convenios que tenemos en la actualidad los cuales cubren los vacíos jurídicos que se evidencian en el Convenio de Varsovia en materia de responsabilidad contractual.

En cuanto a la reglamentación internacional del transporte de carretera se encuentra el Convenio de CRM fue creado el 19 de mayo de 1956 en Ginebra, en el artículo primero se explica en qué momento se aplicará este convenio:

El presente convenio se aplicará a todo contrato de transporte de mercancías de carretera realizado a título oneroso por medio de vehículos, siempre que el lugar de la toma de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega al destinatario, tal como están indicados en el contrato, estén situados en dos países diferentes, uno de los cuales al menos sea un país contratante independientemente del domicilio y nacionalidad de las partes del contrato. Convenio CMR relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera Artículo 1°. 1956

Artículo 1°

Lo anterior encaja completamente con el transporte multimodal, ya que uno de los sistemas de transporte más usados es el transporte por carretera, el cual siempre es a título oneroso y la mercancía es transportada de un país a otro por más de dos modos de transporte y uno de ellos es el transporte por carretera; otro artículo importante para el transporte multimodal es

En el caso de que el vehículo que contiene la mercancía sea transportado por mar, ferrocarril, vía navegable interior o aire en una parte de su recorrido sin ruptura de carga - salvo en el caso en que eventualmente se aplique el art. 14 este Convenio se aplicará al conjunto del transporte. Sin embargo, en la medida en que se pruebe que una pérdida, avería o demora en la entrega de la mercancía ha sobrevenido durante el transporte no realizado por carretera, no ha sido causado por algún acto u omisión del transportista por carretera, habiendo sido causada por un hecho que no ha podido producirse más que durante y por razón del transporte no realizado por carretera, la responsabilidad del transportista por carretera no será determinada por este Convenio, sino de la forma en que se determinaría la responsabilidad de un transportista por medios distintos a la carretera, en el caso de haberse concluido un contrato de transporte entre el cargador y ese otro transportista para el exclusivo transporte de la mercancía, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes aplicables al transporte de mercancías por un medio distinto de la carretera. Si en todo caso tales disposiciones no existen, la responsabilidad del transportista por carretera será determinada por el presente Convenio. Convenio CMR relativo al

contrato de transporte internacional de mercancías por carretera Artículo 2°. 1956

Artículo 2°

Cómo se interpreta en este artículo vemos en qué momentos es aplicable el convenio y en cuáles no, ya que si el transportista es responsable de algún percance por una conducta culposa o dolosa con la mercancía será sancionado por el convenio u otra ley dependiendo en donde se encuentre la mercancía o si no se encuentra una norma que lo pudiese llegar a juzgar, así mismo el artículo 3 nos menciona en qué casos sería responsable un transportista.

A efectos de aplicación de este convenio, el transportista responderá de sus propios actos y omisiones y de los de sus empleados y de todas las personas cuyo servicio el recurra para la ejecución del transporte, cuando tales empleados o personas realizasen dichos actos y omisiones en el ejercicio de sus funciones.

Convenio CMR relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera Artículo 3°. 1956 Artículo 3°

Entendido esto, podemos concluir que el transportista será responsable siempre por lo que suceda con la mercancía, aunque no sea una culpa directa, pero también el artículo 11 menciona en qué momentos no será responsable el transportista y en cuales el remitente será hará cargo.

Con miras al cumplimiento de las formalidades de aduana y de las necesarias antes del momento de la entrega de la mercancía, el remitente deberá adjuntar a la

carta de porte o de poner a disposición del transportista, los documentos necesarios y suministrarle todas las informaciones necesarias.

El transportista no está obligado a examinar si estos documentos e informaciones son exactos o suficientes. El remitente es responsable ante el transportista de todos los daños que pudieran resultar de la ausencia, insuficiencia o irregularidad de estos documentos e informaciones, salvo en el caso de culpa por parte del transportista

El transportista es responsable, como agente de las consecuencias de la pérdida o de la mala utilización de los documentos mencionados en la carta de porte, ya adjuntos a esta, ya depositados en su mano; en todo caso, la indemnización a su cargo no podrá exceder de la que sería debida en caso de pérdida de la mercancía. Convenio CMR relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera Artículo 11. 1956 Artículo 11

Esto hace referencia en qué momento podría ser exonerado el transportista, pero en este convenio se encuentra en el capítulo IV artículo 17 la responsabilidad del transportista, anunciaremos otras disposiciones adicionales a las que ya se han mencionado.

El transportista es responsable de la pérdida total o parcial o de las averías que se produzcan entre el momento de recepción de la mercancía y el de la entrega, así como del retraso en la entrega.

3. El transportista no puede aducir, para exonerarse de responsabilidad, ni defectos en los vehículos de que se sirve para realizar el transporte ni culpa de las personas a las que haya alquilado el vehículo o empleados de estas. Convenio CMR relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera Artículo 17. 1956 Artículo 17

En cuanto a la demora en la mercancía lo cual sería una responsabilidad del transportista, el artículo 19 nos menciona qué sucede si hay o no hay plazo convenido para la entrega.

Hay demora de entrega cuando la mercancía no ha sido entregada en el plazo convenido o, si no hay plazo convenido, cuando la duración efectiva del transporte sobrepase el tiempo que razonablemente le permita a un transportista diligente en el caso de carga parcial, si el tiempo de duración se reputará como el necesitado para una carga completa en condiciones normales. Convenio CMR relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera Artículo 19. 1956 Artículo 19

Es decir que, aunque no haya fecha de entrega estipulada, la fecha de entrega será tenida en cuenta en el promedio de tiempo que se entrega normalmente, en el caso que se incumpla la entrega de la mercancía o suceda algo con la misma el transportista deberá pagar una indemnización, para esto el artículo 23° menciona como se cuantificara este pago, se enunciaron los incisos más relevantes.

Cuando, en virtud de las disposiciones de este Convenio, el transportista se haga cargo de una indemnización por pérdida parcial o total de la mercancía, la indemnización será calculada de acuerdo con el valor que tenía la mercancía en el tiempo y lugar en que el transportista se hizo cargo de ella.

El valor de la mercancía se determinará de acuerdo con su cotización en bolsa o, en su defecto, de acuerdo con el precio corriente del mercado y en defecto de ambos, de acuerdo con el valor corriente de mercancías de su misma naturaleza y cualidad.

Sin embargo, la indemnización no podrá exceder de las 8,33 unidades de cuenta por kilogramo del peso bruto que falte.

6. Las indemnizaciones de sumas superiores no podrán ser reclamadas a menos que exista declaración de valor de la mercancía o declaración de interés especial en la entrega, de conformidad con los artículos 24 y 26 Convenio CMR relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera Artículo 23.

1956 artículo 23

Aunque se contemple la forma de cómo se va a cuantificar la indemnización, cabe recalcar que se podrá exigir otro pago en caso de que la mercancía sufra una depreciación por algún daño o avería como lo estipula el artículo 25.

En caso de avería, el transportista pagará en total la suma de la depreciación, calculada de acuerdo con el valor de la mercancía, tal como este fijado conforme al artículo 23, parágrafo 1,2 y 4

En todo caso, la indemnización no podrá sobrepasar: Si el conjunto total de lo expedido se deprecia por causa de avería, la suma que correspondiera en caso de pérdida total.

Si se deprecia solo una parte de lo expedido por avería, la cantidad que correspondiera en caso de pérdida de la parte depreciada. Convenio CMR relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera Artículo 25. 1956 artículo 25

Es decir que se contempla el pago de una indemnización no sólo por el incumplimiento en la entrega sino también por la depreciación que puede sufrir la mercancía la tardanza en la entrega, un ejemplo de esto sería el transporte de alimentos ya que si no se entregan y distribuyen oportunamente pueden dañarse lo cual causaría una depreciación total al momento de su venta. En caso que se presente un litigio este convenio resuelve quién y qué norma podrá dirimir, en el artículo 31.

Para todos los litigios a que pueda dar lugar el transporte regulado por Convenio; el demandante podrá escoger, fuera de las jurisdicciones de los países contratantes, designadas de común acuerdo por las partes del contrato, las jurisdicciones del país en el territorio del cual:

El demandado tiene su residencia habitual, su domicilio principal o sucursal de agencia por intermedio de la cual ha sido concluido el contrato de transporte; o

Está situado el lugar en que el transportista se hizo cargo de la mercancía o el lugar designado para la entrega, de la misma.

2. Cuando en un litigio de los mencionados en el párrafo 1 de este artículo una acción este incoada ante una jurisdicción competente en los términos de este párrafo, o cuando en dicho litigio se ha pronunciado fallo por tal jurisdicción, no se podrá intentar ninguna nueva acción por la misma causa y entre las mismas partes, a menos que la decisión de la jurisdicción ante la que se utilizó la primera acción no sea susceptible de ser ejecutada en el país donde la nueva acción ha sido interpuesta.

3. Cuando en un litigio de los mencionados en párrafo 1 de este artículo un juicio fallado por una jurisdicción de un país contratante ha llegado a ser ejecutorio en este país, llega a ser igualmente ejecutorio en cada uno de los otros países contratantes, sobre todo después del cumplimiento de las formalidades prescritas a este efecto en el país interesado, Estas formalidades no pueden implicar revisión de la causa. Convenio CMR relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera Artículo 31. 1956 artículo 31

El demandado será quien escoja el lugar donde interponga la demanda en alguno de los países contratantes teniendo en cuenta el domicilio; Así como se contempla la jurisdicción en el mismo caso se enuncian la prescripción de las acciones en el artículo 32

Las acciones a las que pueden dar lugar el transporte regulado por este Convenio prescriben al año. Sin embargo, en el caso de dolo o de falta equivalente al dolo, según la ley de la jurisdicción escogida, la prescripción es de 3 años. La prescripción corre:

En el caso de pérdida parcial, avería o mora a partir del día en que se entregó la mercancía.

En el caso de pérdida total, a partir de treinta días después de la expiración del plazo convenido, o, si no existe este a partir de sesenta días desde que el transportista se hizo cargo de la mercancía

En todos los demás casos, a partir de la expiración de un plazo de tres meses a partir de la conclusión del contrato de transporte. El día indicado en este párrafo como punto de partida de la prescripción no está comprendido el plazo.

2. La reclamación escrita interrumpe la prescripción hasta el día en el que el transportista rechace la reclamación por escrito y devuelva los documentos que acompañan a la misma. En caso de aceptación parcial a la reclamación, la prescripción no vuelve a tomar su curso más que por la parte reclamada y de la devolución de documentos corren a cargo de quien invoque este hecho. Las

reclamaciones posteriores que tengan el mismo objeto no interrumpen la prescripción. Convenio CMR relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera Artículo 32. 1956 artículo 32

El Convenio CMR fue integrado desde su inicio por 47 países, años más tarde España hizo parte del mismo. Este convenio hace parte fundamental de la historia de la reglamentación del transporte de mercancías por carretera y como base para el transporte multimodal ya que el transporte por carretera es uno de los modos de transporte más utilizados en este sistema luego del fluvial. Este convenio cubre varios temas en cuanto al contrato de transporte, pero a su vez carece de temas fundamentales como la responsabilidad extracontractual, la cual es muy importante; el convenio se basa más en las cartas de porte y en los daños y averías de la mercancía, aunque es de resaltar que para la época de su expedición es avanzado, solo que al compararlo con la actualidad es evidente los vacíos normativos.

Posteriormente se dio el convenio de Ginebra el 24 de mayo de 1980 sobre transporte multimodal de mercancías donde participaron alrededor de 94 naciones adicionalmente organismos especializados, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales, se fijaron 4 principios en este convenio los cuales son:

a) Que debe establecerse un justo equilibrio de intereses entre los países desarrollados y los países en desarrollo y que debe lograrse una distribución equitativa de actividades entre esos grupos de países en transporte multimodal internacional.

b) Que, antes y después de la introducción de toda nueva tecnología en el transporte multimodal de mercancías, deben celebrarse consultas entre los operadores de transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de los servicios.

c) Que los usuarios tienen libertad para elegir entre los servicios multimodales y los servicios de transporte segmentado

d) Que la responsabilidad del operador de transporte multimodal conforme al presente convenio debe basarse en el principio de la presunción de culpa o negligencia. Convenio de Ginebra sobre el Transporte Multimodal internacional de Mercancías 1981 PP5

Teniendo en cuenta estos principios se creó el convenio; se dio también una definición sobre el transporte multimodal internacional.

Artículo 1: Por transporte multimodal internacional se entiende el porte de mercancía por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente. Las operaciones de recogida y entrega de mercancías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal, según se defina en ese contrato no se considera un transporte multimodal internacional. Convenio de

Ginebra sobre el Transporte Multimodal internacional de Mercancías Artículo 1°. 1981

Artículo 1°

En este mismo artículo en el inciso 3 define “el contrato de transporte multimodal, se entiende el contrato en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías”. Convenio de Ginebra sobre el Transporte Multimodal internacional de Mercancías Artículo 1°. 1981 Artículo 1°

En cuanto a la responsabilidad en las omisiones o falsas declaraciones intencionales, el artículo 11 menciona

El operador de transporte multimodal, cuando dolosamente haga constar en el documento de transporte multimodal información falsa sobre las mercancías u omite cualquier información que deba incluirse en ese documento conforme el apartado a o al apartado b del párrafo 1 del artículo 8 o conforme al artículo 9 será responsable sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente convenio, de cualquier pérdida, daño o gasto que haya sufrido un tercero incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraban en el documento de transporte multimodal definido Convenio de Ginebra sobre el Transporte Multimodal internacional de Mercancías Artículo 11. 1981 Artículo 11

En la parte III, artículo 14 también hace mención a la responsabilidad del OTM en cuanto a la mercancía de la siguiente manera:

La responsabilidad del operador de transporte multimodal por las mercancías en virtud del presente convenio abarca el periodo comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento que las entrega.

A los efectos de este artículo se considera que las mercancías están bajo la custodia del operador de transporte multimodal:

- a). Desde el momento en el que está las haya tomado a su cargo al recibirla
 - i). Del expedidor o de la persona que actúe por cuenta o este; o
 - ii). De una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar en que las mercancías se tomen bajo custodia, se hayan de poner estas para ser transportadas.
- b) Hasta el momento en el que las haya entregado:
 - i) Poniéndolas en poder del consignatario; o
 - ii) En los casos que el consignatario no recibas las mercancías del operador de transporte multimodal, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el lugar de entrega; o
 - iii) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega hayan de entregarse las

mercancías. Convenio de Ginebra sobre el Transporte Multimodal internacional de Mercancías Artículo 14. 1981 Artículo 14

Así mismo en el artículo 15 menciona las responsabilidades del operador de transporte en cuanto a sus empleados, agentes o personas que estén en el ejercicio de sus funciones, ya que si cometen una falta siempre la responsabilidad será del operador de transporte y esta no será dividida.

El artículo 16 hace referencia por causa podría responder un agente de transporte multimodal

El operador de transporte multimodal será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso, en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 14, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes o cualquier otra de las personas a que se refiere el artículo 15 adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Convenio de Ginebra sobre el Transporte Multimodal internacional de Mercancías Artículo 16. 1981 Artículo 16

Con este artículo se entiende que el operador siempre debe velar por las mercancías evitando los robos o daños y siempre cumplir con el plazo pactados en la entrega de las

mismas, aunque el responsable no sea directamente el operador, pero a su vez el mismo convenio contempla el límite de la responsabilidad en el artículo 18 así:

Cuando el operador de transporte multimodal sea responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo al artículo 16, su responsabilidad estará limitada a una suma que no exceda de 920 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada o de 2.75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor. Convenio de Ginebra sobre el Transporte Multimodal internacional de Mercancías Artículo 18. 1981 Artículo 18

Se tienen en cuenta en este convenio la responsabilidad contractual como la extracontractual en los casos de pérdida o daño de las mercancías por parte del operador de transporte y sus limitaciones de responsabilidad si se presentara algún problema, pero a su vez contempla como puede perder la opción de limitar su responsabilidad en el artículo 21 así:

El operador de transporte multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el presente convenio si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del operador de transporte multimodal realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente

sobrevenirían la pérdida, el daño o retraso. Convenio de Ginebra sobre el Transporte Multimodal internacional de Mercancías Artículo 21. 1981 Artículo 21

En este mismo caso se contempla si la conducta dolosa fue cometida por un empleador, operador o personas necesarias para el cumplimiento del acuerdo, de igual manera el operador de transporte perdería el acceso a la limitación, por ende, debería responder por todas las unidades transportadas, para interponer cualquiera acción en este caso se cuenta con un tiempo de prescripción enunciada en el artículo 25:

Toda acción relativa al transporte multimodal internacional en virtud del presente convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral en un plazo de dos años. No obstante, si dentro de un plazo de 6 meses contados desde el día siguiente al de la entrega de las mercancías o, si estas no se han entregado, desde el día siguiente a la fecha en que debían haberse entregado, no se ha dado notificación por escrito en la que se hagan constar la naturaleza y los detalles principales de la reclamación, la acción prescribe a la expiración de ese plazo

Convenio de Ginebra sobre el Transporte Multimodal internacional de Mercancías Artículo 25. 1981 Artículo 25

Es decir que se cuenta principalmente con dos años para la prescripción de las acciones a tomar en este tipo de contratos y se tiene en cuenta una excepción, para conocer del proceso judicial, el artículo 26 establece la jurisdicción competente:

En todo procedimiento judicial relativo al transporte multimodal internacional con arreglo al presente convenio, el demandante podrá a su elección ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del estado en el que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los siguientes lugares.

El establecimiento principal o a falta de éste, la residencia habitual del demandado.

El lugar de celebración del contrato de transporte multimodal siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato

El lugar que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega

Cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte multimodal y consignado en el documento de transporte multimodal.

El árbitro o tribunal aplicará las disposiciones del presente convenio. Convenio de Ginebra sobre el Transporte Multimodal internacional de Mercancías Artículo 26.

1981 Artículo 26

Entendido esto en la parte VI en su artículo 28 menciona las estipulaciones contractuales resaltando en el inciso primero:

Toda estipulación del contrato de transporte multimodal será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente convenio. La nulidad de esta estipulación no afectará la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula o sin efecto la cláusula por la que se da el beneficio del seguro de las mercancías al operador de transporte multimodal o cualquier cláusula análoga.

3. El documento de transporte multimodal comprenderá una declaración en el sentido de que el transporte multimodal está sujeto a las disposiciones del presente convenio que anulan toda estipulación sea parte de ellas en perjuicio del expedidor o del consignatario. Convenio de Ginebra sobre el Transporte Multimodal internacional de Mercancías Artículo 28. 1981 Artículo 28

En este mismo artículo en el inciso 3 se toca un tema muy interesante que no estuvo estipulado en artículo 20 el cual hace referencia a la responsabilidad extracontractual, en el artículo 30 inciso 3 se menciona que se exonera de responsabilidad en caso de una explosión nuclear de la siguiente manera:

3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable del daño

En virtud de la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964 o de la Convención de Viena de 21 de mayo de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares o de enmiendas a esas convenciones. Convenio de Ginebra sobre el Transporte Multimodal internacional de Mercancías Artículo 30. 1981 Artículo 30

La Convención de Ginebra del 24 de mayo de 1980 es la norma macro en materia de la regulación del transporte multimodal ya que varias naciones participaron en las secciones para su creación y las siguen adoptando desde la entrada en vigor, otras convenciones se centran en la regulación en los modos de transporte, pero estas sirvieron como base la creación del Convenio de Ginebra.

El 27 de noviembre de 1980 en Berna Suiza se firmó el Convenio Internacional COTIF, el cual reglamenta el transporte internacional de mercancías por ferrocarril, en el artículo 2 se establece el fin que tendría la organización:

La organización tendrá esencialmente como objetivo establecer un régimen de derecho uniforme aplicable a los transportes viajeros, equipajes y mercancía en tráfico internacional directo entre estados miembros que utilicen líneas férreas, así como facilitar la ejecución y desarrollo de este régimen.

El régimen previsto en el artículo 1 podrá aplicarse igualmente a los transportes internacionales directos que utilicen, además de líneas férreas, líneas de vías terrestres y marítimas y las vías de aguas interiores. Convenio internacional relativo a los transportes internacionales por Ferrocarril (COFIT) de Mercancías Artículo 2. 1984 Artículo 2

En este convenio se reglamenta en su mayoría el proceso de transporte de mercancías catalogadas como peligrosas como son las sustancias líquidas inflamables, radioactivas, infecciosas, corrosivas, gases etc. Otro de sus fines es facilitar el desplazamiento aduanero entre los países miembros por vía férrea, regulando las estaciones en la fronteras de cada uno y los trayectos en que se realizarán los traslados de la mercancía, no cuenta con artículos en casos de responsabilidad contractual y extracontractual como los convenios anteriores ya que en caso de que llegase a ocurrir algún suceso la norma bajo la que se puede reglamentaria sería el Convenio de ginebra de 1980 ya que la mercancía se transporta de un país a otro y la mayoría de ella se debe movilizar por otro tipo de transporte diferente al férreo.

El 28 de mayo de 1999 se firmó el Convenio de Montreal el cual fue una recopilación de las normas y convenios del transporte aéreo, uno de ellos fue el convenio de Varsovia que como se mencionó al inicio era con convenio muy antiguo que necesitaba cubrir vacíos jurídicos, se incluye la importancia probatoria de los documentos en el artículo 11.

Tanto la carta de porte aéreo como el recibo de carga constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato, de la aceptación de la carga y de las condiciones de transporte que contengan.

Las declaraciones de la carta de porte aéreo o del recibo de carga relativas al peso, las dimensiones y el embalaje de la carga, así como al número de bultos constituyen presunción, salvo prueba en contrario, de los hechos declarados; las indicaciones relativas a la cantidad, el volumen y el estado de la carga no constituyen prueba contra el transportista, salvo cuando este las haya comprobado en presencia del expedidor y se haya hecho constar en la carta de porte aéreo o el recibo de carga, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la carga. Convenio de Montreal para la unificación del transporte aéreo internacional
Artículo 11. 1999 Artículo 11

Otro aporte importante del Convenio de Montreal es sobre la responsabilidad del transportador en el daño de la carga lo cual no era muy amplio en el Convenio de Varsovia, esto está estipulado en el número artículo 18.

1. El transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción o pérdida o avería de la carga, por la sola razón de que el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo.
2. Sin embargo, el transportista no será responsable en la medida en que pruebe que la destrucción o pérdida o avería de la carga se debe a uno o más de los

hechos siguientes: a) la naturaleza de la carga, o un defecto o un vicio propios de la misma; b) el embalaje defectuoso de la carga, realizado por una persona que no sea el transportista o alguno de sus dependientes o agentes; c) un acto de guerra o un conflicto armado; d) un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la carga.

3. El transporte aéreo, en el sentido del párrafo 1 de este artículo, comprende el período durante el cual la carga se halla bajo la custodia del transportista. 4. El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo ni por aguas interiores efectuado fuera de un aeropuerto. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectúe durante la ejecución de un contrato de transporte aéreo, para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho ocurrido durante el transporte aéreo. Cuando un transportista, sin el consentimiento del expedidor, reemplace total o parcialmente el transporte previsto en el acuerdo entre las partes como transporte aéreo por otro modo de transporte, el transporte efectuado por otro modo se considerará comprendido en el período de transporte aéreo. Convenio de Montreal para la unificación del transporte aéreo internacional Artículo 18. 1999
Artículo 18

Otra novedad son las exclusiones de responsabilidad en los casos mencionados en el inciso 2, lo cual no se daba en el Convenio de Varsovia, otro tema que no se tenía en

cuenta era también la jurisdicción competente en caso de un conflicto, en el convenio de Montreal se contempla en el artículo 33.

Una acción de indemnización de daños deberá iniciarse, a elección del demandante, en el territorio de uno de los Estados Partes, sea ante el tribunal del domicilio del transportista, o de su oficina principal, o del lugar en que tiene una oficina por cuyo conductor se ha celebrado el contrato, sea ante el tribunal del lugar de destino. Convenio de Montreal para la unificación del transporte aéreo internacional Artículo 33. 1999 Artículo 33

El Convenio de Montreal fue definitivamente una mejora y una gran recopilación de las normas y convenios que existían para regular el transporte aéreo lo cual es sumamente importante en la actualidad por los sistemas de transportes como lo es el multimodal.

El 23 de septiembre de 2009 se dio la firma del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional o parcial marítimo, también conocido como las Reglas de Rotterdam, las cuales versaban sobre el transporte internacional de mercancías por vía marítima su aplicación y los límites de responsabilidad están definidos en el artículo 4.

Cualquier disposición del presente Convenio que pueda prever una excepción para el porteador, o limitar su responsabilidad, será aplicable en cualquier procedimiento judicial o arbitral, ya se base en normas sobre responsabilidad contractual, extracontractual o de otra índole, que se inicie en relación con la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías objeto de un contrato

de transporte, o por el incumplimiento de cualquier otra obligación prevista en el presente Convenio, contra:

- a) El porteador o una parte ejecutante marítima;
- b) El capitán, algún miembro de la tripulación o cualquier otra persona que preste servicios a bordo del buque; o
- c) Los empleados del porteador o de una parte ejecutante marítima. Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional o parcial marítimo de Artículo 4. 2009 Artículo 4

Así mismo cuentan con exoneración en la aplicación del Convenio en el siguiente artículo.

1. El presente Convenio no será aplicable a los siguientes contratos en el transporte de línea regular:

- a) Los contratos de fletamento; y
- b) Otros contratos para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque.

2. El presente Convenio no será aplicable a los contratos de transporte en el transporte no regular, salvo cuando:

- a) No exista entre las partes un contrato de fletamento ni otro contrato para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque; y
- b) Se haya emitido un documento de transporte o un documento electrónico de transporte Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional o parcial marítimo de Artículo 6. 2009 Artículo 6

Contempladas las exoneraciones de aplicación de este convenio. En el capítulo 5 del artículo 17 menciona la responsabilidad por pérdida, daño o retraso en la mercancía y relaciona los casos en los que quedaría exclusión de responsabilidad en casos de fuerza mayor.

El porteador quedará total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si prueba que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o el retraso no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18

El porteador quedará asimismo total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el párrafo 1 del presente artículo si, en vez de probar que está exento de culpa en los términos previstos en el párrafo 2 del presente artículo, prueba que uno o más

de los siguientes hechos o circunstancias causó o contribuyó a causar la pérdida, el daño o el retraso:

- a) Fuerza mayor;
 - b) Riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables;
 - c) Guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos;
 - d) Restricciones por cuarentena; injerencia o impedimentos imputables a autoridades públicas o gubernamentales, a dirigentes o a pueblos, incluida toda medida de detención, embargo o incautación no imputable al porteador ni a ninguna de las personas mencionadas en el artículo 18
 - e) Huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción intencional del ritmo laboral;
 - f) Incendio a bordo del buque;
 - g) Vicios ocultos que no puedan descubrirse obrando con la debida diligencia; h)
- A
- k) Acto u omisión del cargador, del cargador documentario, de la parte controladora o de cualquier otra persona por cuyos actos sea responsable el cargador o el cargador documentario conforme a los artículos 33 ó 34;
 - í) Carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías efectuada con arreglo a un pacto concluido conforme a lo previsto en el párrafo 2 del artículo 13, salvo

que el porteador o una parte ejecutante sea quien ejecute dicha tarea en nombre del cargador, del cargador documentario o del destinatario;

j) Pérdida de volumen o de peso, o cualquier otra pérdida o daño que sea imputable a la naturaleza o a un defecto, cualidad o vicio propio de las mercancías;

k) Insuficiencia o deficiencias del embalaje o del mercado de las mercancías, siempre y cuando no hayan sido efectuados por el porteador o en su nombre;

l) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas en el mar;

m) Medidas razonables para salvar o intentar salvar bienes en el mar;

n) Medidas razonables para evitar o tratar de evitar daños al medio ambiente; u

o) Actos del porteador en el ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 15 y 16 Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional o parcial marítimo de Artículo 17. 2009 Artículo 17

Este convenio en comparación con los convenios mencionados anteriormente, es el que contempla los mayores casos de exoneración de responsabilidad que en su mayoría son por caso fortuito o fuerza mayor; es tan completo que menciona en el numeral d) la exoneración por cuarentena lo cual no es algo muy común y que es lo que en el año 2020 estamos viviendo por la pandemia del COVID- 19. Es decir que si un buque transportaba mercancía y con el decreto de cuarentena en el país de salida, tránsito o llegada, se

presenta daño o demora en la entrega quedará exonerado de responsabilidad, lo que ningún convenio había reglamentado, en los demás casos para no exonerar al porteador se necesita comprobar que los hechos mencionados fueron culpa exclusiva del mismo; he aquí la aparición del derecho probatorio, ya que la carga de la prueba estaría a cargo del demandante, en caso de comprobarse culpa por la pérdida, daño o deterioro de la mercancía se deberá pagar un indemnización para su cálculo se tendrá en cuenta el

A reserva de lo dispuesto en el artículo 59, la indemnización debida por el porteador por pérdida o daño de las mercancías será calculada tomando como referencia el valor que tengan esas mercancías en el lugar y en el momento de la entrega, determinados conforme a lo dispuesto en el artículo 43

El valor de las mercancías se determinará en función de su cotización en la bolsa de dichos productos o bienes o, en su defecto, de su precio de mercado o, en defecto de ambos, por referencia al valor usual de mercancías de esa misma clase y calidad en el lugar de la entrega.

En caso de pérdida o daño de las mercancías, el porteador no estará obligado a pagar indemnización alguna que supere el límite resultante de lo previsto en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, salvo que haya convenido con el cargador en que la indemnización se calcule de un modo diferente, sin sobrepasar los límites establecidos en el capítulo 16. Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional o parcial marítimo de Artículo 22. 2009 Artículo 22

A pesar de ser exigible una indemnización en los casos mencionados también se tiene un límite de responsabilidad que lo dispone el artículo 59

A reserva de lo dispuesto en el artículo 60 y en el párrafo 1 del artículo 61, la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al presente Convenio estará limitada a 875 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que sean objeto de reclamación o litigio, si esta última cantidad es mayor, salvo cuando el cargador haya declarado el valor de las mercancías y esa declaración se haya incluido en los datos del contrato, o cuando el porteador y el cargador haya acordado un límite superior al límite de responsabilidad establecido en el presente artículo

Cuando las mercancías sean transportadas en o sobre un contenedor, paleta u otro elemento de transporte análogo empleado para agruparlas, o en o sobre un vehículo, los bultos o unidades de carga enumerados en los datos del contrato como colocados en o sobre dicho elemento de transporte o vehículo serán considerados como tales. Si no figuran así enumeradas, las mercancías que vayan en o sobre dicho elemento de transporte o vehículo serán consideradas como una sola unidad de carga.

La unidad de cuenta a la que se hace referencia en el presente artículo es el derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. Las 42 cantidades mencionadas en el presente artículo deberán ser convertidas a la

moneda de un Estado según el valor de dicha moneda en la fecha de la sentencia o del laudo, o en la fecha convenida por las partes. El valor de la moneda de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, expresado en derechos especiales de giro, deberá ser calculado según el método aplicado en la fecha que proceda por el Fondo Monetario Internacional para sus propias operaciones y transacciones. El valor de la moneda de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, expresado en derechos especiales de giro, deberá ser calculado según el método determinado por dicho Estado. Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional o parcial marítimo de Artículo 59. 2009 Artículo 59

Si el demandante cree tener las pruebas necesarias contra el porteador y desea solicitar indemnización, pero teniendo en cuenta los límites de responsabilidad exigibles, debe presentar las acciones pertinentes ante la jurisdicción competente que está contemplada en el capítulo 14, en el artículo

A menos que el contrato de transporte contenga un acuerdo exclusivo de elección de foro que cumpla con lo prescrito en el artículo 67 o en el artículo 72, el demandante tendrá derecho a entablar un procedimiento judicial contra el porteador con arreglo al presente Convenio:

Ante un tribunal competente en cuya jurisdicción esté situado uno de los siguientes lugares:

- i) El domicilio del porteador;
- ii) El lugar de la recepción de las mercancías acordado en el contrato de transporte;
- iii) El lugar de la entrega de las mercancías acordado en el contrato de transporte; o
- iv) El puerto donde las mercancías sean inicialmente cargadas en un buque, o el puerto donde las mercancías sean finalmente descargadas del buque; o

Ante el tribunal competente o uno de los tribunales competentes que el cargador y el porteador haya designado de común acuerdo para decidir sobre las reclamaciones que contra el porteador puedan surgir en el marco del presente Convenio. Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional o parcial marítimo de Artículo 66. 2009 Artículo 66

Las partes también podrán pactar acuerdos de arbitraje para resolver cualquier controversia suscitada en los contratos, lo cual es un proceso más rápido, que ayuda a resolver la controversia de manera más ágil y las partes también podrán pactar en qué lugar se iniciará el procedimiento de arbitraje. Con este último convenio se abarcó la reglamentación internacional del transporte multimodal y complementarios, evidenciando

que en definitiva la norma macro es el Convenio de Ginebra de 1980 en cuanto al transporte multimodal.

Objetivos Específicos

Indicar los límites de responsabilidad del Contrato de transporte multimodal Nacional e Internacional en el Régimen Aduanero.

Como se ha mencionado en el capítulo anterior, presentamos ciertos elementos que sin duda alguna representan las diferentes particularidades que hacen único al contrato de transporte multimodal, pero cabe resaltar que resulta necesario analizar su particularidad puesto actualmente existe una multiplicidad normativa y desde 1927 en la reunión realizada por la Cámara de comercio internacional en Estocolmo surge la necesidad de crear una regulación internacional para el transporte multimodal, posteriormente podemos mencionar las reuniones del comité marítimo internacional en París en el año de 1937 y Amberes en el año de 1947 y adicional una reunión muy importante presidida por la Cámara de comercio internacional en 1949. En esta misma línea el instituto internacional para la unificación del derecho privado (UNIDROIT), la cual dio inicio para consolidar normatividad aplicable para el transporte multimodal internacional.

A causa de esta y otras iniciativas surgieron las Reglas de Tokio aprobadas por el XXVLLL Plenario de la conferencia del Comité Marítimo Internacional celebrado en Tokio, del 30 de marzo al 04 de abril de 1969. Su importancia se basa en el régimen de

responsabilidad del transporte marítimo, el cual se aplicaba al transporte multimodal cuando este incluía el transporte marítimo en una de sus fases. Seguidamente, en 1973 la comisión de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD), realizó los trabajos preparatorios para la elaboración del régimen jurídico de carácter internacional para el transporte multimodal. Este proyecto se realizó junto con la colaboración del instituto internacional para la unificación del derecho privado (UNIDROIT), y los aportes del Comité Marítimo Internacional, culminó con la aprobación del Convenio de Ginebra de 1980; Celebrado del 12 al 30 de noviembre de 1979 (primera. parte del período de sesiones) y del 8 al 24 de mayo de 1980 (segunda parte del período de sesiones), Este convenio dentro de sus pilares menciona lo siguiente: “Reconociendo d) La conveniencia de establecer ciertas reglas relativas al transporte de mercancías mediante contratos de transporte multimodal internacional, con inclusión de disposiciones equitativas sobre la responsabilidad de los operadores de transporte multimodal”. Convenio de Ginebra sobre el Transporte Multimodal internacional de Mercancías. 1981

Con base en este reconocimiento y la parte III Responsabilidad del operador de transporte multimodal desde el Artículo 14 hasta el 21. Dentro de estos destacamos el Artículo 16 numeral primero que dice lo siguiente:

El operador de transporte será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 14, a menos que pruebe de él,

sus empleados o agentes cualquier otra de las personas a que refiere el artículo 15 adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias. Convenio de Ginebra sobre el Transporte Multimodal internacional de Mercancías. Artículo 16 1981 Artículo 16

Siendo este el fundamento de la responsabilidad para este objetivo nos basamos en el régimen aduanero que fue estipulado en la parte VII Cuestiones aduaneras Artículo 32 y el Anexo Disposiciones sobre cuestiones aduaneras relativas al transporte internacional de mercancías Artículo 1 a los efectos del presente convenio:

Por “régimen aduanero” se entiende el régimen aduanero con arreglo del cual se transportan las mercancías bajo control aduanero de una oficina de aduanas a otra”. Por “documento de tránsito aduanero” se entiende un formulario en el que consten los datos e informaciones requeridos para la operación de tránsito aduanero. Convenio de Ginebra sobre el Transporte Multimodal internacional de Mercancías. Artículo 32 1981 Artículo 32

Paralelamente en América Latina entre finales de los años 50's y principios de los años 60's, dieron como resultado la creación de algunas organizaciones de carácter regional podemos destacar: La asociación Latinoamericana de libre comercio (ALALC), que posteriormente se convirtió en la Asociación Latinoamericana de integración (ALADI), el Mercado Común Centroamericano (MCCA), 1960, El pacto Andino que entró en vigencia a partir del 16 de octubre de 1969 siendo una organización subregional con personería jurídica internacional integrada por Bolivia, Ecuador, Perú y Colombia. Su

principal objetivo es la integración continental y el desarrollo de sus países miembro; en sus principales aportes está el régimen de tránsito aduanero y se destaca por realizar intercambios sin arancel del 100% y el desarrollado regímenes comunes y dinámicos en materia aduanera a favor del comercio y transporte. También ha contribuido en normatividad en los modos de transporte, entre las principales normas se encuentran las siguientes:

Transporte Terrestre: Decisiones 339,467, 398, 491. Resoluciones 300, 272,720.

Transporte Acuático: Decisiones 288, 314, 544 y 609.

Transporte Aéreo: Decisiones 582, 619, 650 Resoluciones 1271, 1381.

Transporte Multimodal: Decisiones 331, 393.

Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 11 y 13 a 19 de la presente Decisión, el Operador de Transporte Multimodal será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia, en los términos del artículo 6, a menos que pruebe que no ha mediado culpa o negligencia de su parte, ni de parte de sus empleados, agentes o cualquiera otra de las personas señaladas en artículo 7, para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso o contribuir a ello. (Decisión 331 Transporte Multimodal,1993, Artículo 9)

No obstante, el Operador de Transporte Multimodal no será responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega a menos que el expedidor haya hecho una declaración de interés en la entrega dentro de un plazo determinado y ésta haya sido aceptada por el Operador de Transporte Multimodal.

El artículo anterior tiene una gran similitud con el Artículo 16 numeral primero del Convenio de Ginebra de 1980 antes mencionado. Los cuales regulan la responsabilidad del Operador de Transporte multimodal y permiten conocer los límites de su responsabilidad. Adicional las Decisiones de la comunidad Andina tiene el carácter supranacional, es decir incorporan directamente al ordenamiento jurídico de sus países miembros.

En Colombia la unidad administrativa que controla el debido cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduaneras, cambiarias es la Dirección de impuestos y aduanas nacionales (DIAN), entidad adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, se constituyó como Unidad administrativa Especial, mediante Decreto 2117 de 1992, cuando el 1º de junio del año 1993 se fusionó la Dirección de impuestos nacionales (DIN) con la Dirección de Aduanas Nacionales (DAN).

Su existencia se basa en coadyuvar a organizar la seguridad fiscal del estado colombiano y la protección público, económico nacional, mediante la administración y control al debido cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduanera y cambiarias, los derechos de explotación y gastos de administración sobre los juegos de suerte y azar explotados por entidades del nivel nacional y la

facilitación de las operaciones de comercio exterior en condiciones de equidad, transparencia y legalidad. (Dirección de impuestos y aduanas nacionales [DIAN],2020)

Considerando creación de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN y régimen aduanero en Colombia Régimen Aduanero se basa en su articulado como Estatuto Aduanero en el numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política Colombia de 1991 que reza:

Organizar el Crédito Público; reconocer la deuda nacional y arreglar su servicio; modificar los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al régimen de aduanas; regular el comercio exterior; y ejercer la intervención en las actividades financiera, bursátil, aseguradora y cualquier otra relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión de recursos provenientes del ahorro de terceros de acuerdo con la ley. (Constitución Política Colombia, 1991 Artículo 189).

Con sujeción en los artículos 3°. de la Ley 6a. de 1971: Las modificaciones que se introduzcan al régimen de aduanas deberán consultar las recomendaciones del Consejo de Cooperación Aduanera de Bruselas, el esquema del Código Aduanero Uniforme acordado por la ALALC, los estudios existentes sobre legislación comparada y los progresos técnicos alcanzados en materia de administración aduanera, con el fin de revisar la legislación vigente y en especial la Ley 79 de 1931.

Y en el Artículo 2° de la ley 7a. de 1991: Al expedir las normas por las cuales habrá que regularse el comercio internacional del país, el cual Gobierno Nacional deberá hacerlo como sometimiento a los siguientes principios:

1. Impulsar la internacionalización de la economía colombiana para lograr un ritmo creciente y sostenido de desarrollo.
2. Promover y fomentar el comercio exterior de bienes, tecnología, servicios y en particular, las exportaciones.
3. Estimular los procesos de integración y los acuerdos comerciales bilaterales y multilaterales que amplíen y faciliten las transacciones externas del país.
4. Impulsar la modernización y la eficiencia de la producción local, para mejorar su competitividad internacional y satisfacer adecuadamente las necesidades del consumidor.
5. Procurar una legal y equitativa competencia a la producción local y otorgarle una protección adecuada, particularmente, contra las prácticas desleales de comercio internacional.
6. Apoyar y facilitar la iniciativa privada y la gestión de los distintos agentes económicos en las operaciones de comercio exterior.
7. Coordinar las políticas y regulaciones en materia de comercio exterior con las políticas arancelaria, monetaria, cambiaria y fiscal.

8. Adoptar, sólo transitoriamente, mecanismos que permitan a la economía superar coyunturas externas o internas adversas al interés comercial del país. (ley 7a. de 1991 Artículo 2°)

Los anteriores principios aplicarán con arreglo a los criterios de economía, celeridad, eficacia, imparcialidad, publicidad y contradicción que orientan las actuaciones administrativas.

Que promedio de los anteriores fundamentos jurídicos permitieron la creación del Estatuto Aduanero Decreto 2685 de 1999 Que para el efecto y cumplimiento de nuestra Carta Política, en la elaboración del presente Decreto se atendieron las leyes Marco en materia aduanera y de comercio exterior y los convenios internacionales; y se consultó a legislación comparada y las propuestas del sector privado, para garantizar un equilibrio entre el fortalecimiento del control, la fiscalización aduanera y la eficiente prestación del servicio.

En el cual se establecen las siguientes definiciones de Transporte multimodal Internacional:

Es el traslado de mercancías por dos o más modos de transporte diferentes, en virtud de un único contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma la mercancía bajo custodia hasta otro lugar designado para su entrega (Decreto 2685 por el cual se modifica la legislación aduanera, 1999).

Definición Operador de transporte multimodal:

Es toda persona que, por sí o por medio de otra actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los transportadores que participan en las operaciones de transporte multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento. (Decreto 2685 por el cual se modifica la legislación aduanera, 1999).

Para comprender la anterior definición es necesario mencionar que el Documento de transporte es un término jurídico genérico que comprende el documento marítimo, aéreo, terrestre o ferroviario que el transportador respectivo o el agente de carga internacional, entrega como certificación del contrato de transporte y recibo de la mercancía que será entregada al consignatario en el lugar de destino y puede ser objeto de endoso.

Si este documento corresponde a carga consolidada se denomina Máster. O hijo cuando se acredita la recepción de la mercancía objeto de tal contrato por parte del transportador.

El documento de transporte multimodal es el documento que prueba de un contrato de transporte multimodal que acredite que el operador ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con cláusulas de este contrato.

La responsabilidad Aduanera del Operador de Transporte Multimodal se consagra en el Artículo 372 que menciona lo siguiente:

Sin perjuicio de las responsabilidades comerciales, el Operador de Transporte Multimodal será responsable por el pago de tributos aduaneros en caso de que la mercancía por él transportada se pierda, o se deteriore durante la vigencia de la operación en el territorio aduanero nacional, sin perjuicio de la responsabilidad por la no finalización de la operación en el tiempo autorizado por la Aduana de Ingreso. (Decreto 2685 por el cual se modifica la legislación aduanera, 1999, Artículo 372).

Gracias a este artículo se establecen infracciones aduaneras a los transportadores en el régimen de importación contempladas en el Artículo 497 del presente Estatuto tributario.

Desde el año 2012 a través de diferentes decretos el Estatuto Aduanero ha tenido diferentes modificaciones dentro de las más relevantes para los Operadores de transporte multimodal podemos mencionar el Decreto 349 de 2018 por el cual se modifican los Decretos 2685 de 1999 y 390 de 2016 y se dictan otras disposiciones este modifica el Artículo 497.

Actualmente el Decreto número 1165 de 2019, por el cual se dictan disposiciones relativas al Régimen de Aduanas en desarrollo de la Ley 1609 de 2013. Menciona una nueva definición y regulación aduanera Capítulo 2 Artículos 450 a 453 Artículo 451

Responsabilidad del operador de transporte multimodal será responsable por el pago de tributos aduaneros en caso de que la mercancía por él transportada se pierda, o se deteriore durante la vigencia de la operación en el territorio aduanero nacional, sin

perjuicio de la responsabilidad por la no finalización de la operación en el tiempo autorizado por la Aduana de ingreso. En este decreto también se establecen infracciones aduaneras de los transportadores y sanciones aplicables, contempladas en el artículo 636.

Es importante aludir que el Decreto 1165 de 2019 tiene como propósito otorgar seguridad, estabilidad, certeza jurídica y facilitar la logística de las operaciones de comercio exterior. Junto con la Resolución 000046 de 2019, por la cual se reglamenta el Decreto número 1165 del 2 de julio de 2019.

Indicar la evolución del compendio de normas emitidas por parte del Ministerio de transporte con relación a las operaciones de transporte multimodal.

En Colombia las decisiones 331 y 393 de la Comunidad Andina anteriormente mencionadas son de carácter obligatorio para todos los países miembro por su particularidad de ser Normas Subregionales conforme a formalidades en el ámbito Nacional promulgar las siguientes normas con diferentes objetivos.

Uno de los principales ajustes a nuestra legislación se dio conforme a lo establecido en la Decisión 331 en el Artículo 37. Consagra: “Los organismos nacionales competentes designados por los Países Miembros serán los responsables de la aplicación integral de la presente Decisión en sus respectivos territorios”. (Decisión 331 Transporte Multimodal, 1993, Artículo 37)

En nuestro ordenamiento jurídico se anexó en la Resolución 425 de 1996 Reglamentó el registro de operadores de transporte multimodal internacional y en el Estatuto Nacional de transporte Ley 336 de 1996 y la designación del Ministerio de Transporte como el Organismo Nacional Competente para lo relativo al Transporte Multimodal en su artículo 7º reza lo siguiente:

Para ejecutar operaciones de Transporte Multimodal nacional o internacional, el Operador de Transporte Multimodal deberá estar previamente inscrito en el Registro para que el efecto establezca el Ministerio de Transporte. Para obtener este registro, el solicitante deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos, relacionados con la calidad del modo de transporte, con el capital, agentes y representantes, cobertura de seguros de responsabilidad civil y demás que sean exigidos por las normas reglamentarias. (Ley 336 Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte, 1996, Artículo7)

Además, el Decreto 149 de 1999 Por el cual se reglamenta el registro de Operaciones de Transporte Multimodal indica que los agentes o representantes en Colombia de Operadores de Transporte Multimodal extranjeros, responderán solidariamente con sus representado o agenciados por el cumplimiento de las obligaciones y las sanciones que le sean aplicables por parte del Ministerio de Transporte.

El Ministerio de Transporte es el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial,

férreo y aéreo del país. Cómo lo establece la Constitución Política Nacional, la Ley 489 de 1998, la Ley 790 de 2002 y el Decreto 087 de 2011 y demás normas vigentes.

El Ministerio de Transporte con base en el artículo 2 de la Resolución 0385 de 2008 conformó el Grupo de Transporte Multimodal, internacional y de Apoyo. Coordinado por el Señor Andrés María Rumié Palacios.

Posteriormente en los planes y proyectos de infraestructura en Colombia se tuvieron en cuenta las principales necesidades logísticas y económicas para el transporte de carga, así es como el Conpes 3547 de 2008 “Política Nacional Logística”, propone, dentro de sus objetivos específicos el desarrollo de la Intermodalidad y multimodalidad como una necesidad para el fortalecimiento de redes eficientes de infraestructura de transporte, cuya gestión facilita la reducción de costos y tiempos y contribuyen a la sostenibilidad del sistema logístico nacional. Dentro del marco normativo podemos mencionar el Decreto número 736 de 2014, por el cual se reglamenta la planeación de los proyectos de infraestructura de transporte con la finalidad de asegurar la intermodalidad, multimodalidad, su articulación e integración, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 9° de la Ley 1682 de 3013.

De acuerdo con la implementación de políticas públicas, siendo el medio idóneo para estructurar y materializar las decisiones del Estado se expide el Decreto 1079 de 2015, por medio el cual se expide el Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. En su artículo establece definiciones de transporte incluyendo el Transporte Multimodal en su Artículo 2.4.4.2

Definiciones. Literal i. Además de unificar en el Capítulo 1. El Registro de Operadores de Transporte Multimodal contemplado en los Artículos 2.4.4.1.1. a 2.4.4.1.1.6 y fijar la diferencia entre 1. Transporte Multimodal Nacional: es el porte de mercancías por dos (2) modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único contrato de transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, ubicados ambos dentro del territorio nacional colombiano.

2. Transporte Multimodal Internacional: es aquel que se encuentra dentro del ámbito de aplicación de las Decisiones 331 expedida en 1993 y 393 expedida en 1996 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y las normas que modifiquen, sustituyan, complementen o reglamenten.

Desde los Artículos 2.4.4.1.7 al 2.4.4.1.13 establecen el certificado de registro, procedimiento, pérdida de vigencia de la inscripción en el registro, infracciones, sanciones, El Artículo 2.4.4.1.10 dispone el Régimen Jurídico del contrato de transporte: El régimen jurídico aplicable al contrato de transporte multimodal es el consignado en las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y en las normas que le sustituyan, modifiquen o contemplan.

El Ministerio de Transporte junto con el Registro Nacional de Despachos de carga emitieron el Manual operadores de transporte multimodal en agosto de 2016. Como plan de acción para favorecer la información de los fletes pagados a la empresa de transporte de carga. Dando cumplimiento a las Decisiones del acuerdo de Cartagena 331 de 1993 y

393 de 1996, las cuales son: Mantener el Registro y Póliza vigente y el envío de la información del DTM al Ministerio de Transporte.

En el informe nacional de competitividad 2017 – 2018 El perfil de Colombia en materia de desempeño logístico explica que su baja calidad de en infraestructura es gracias a la dependencia del modo carretero: más del 73 % de la carga es transportada por carretera, adicionalmente, es necesario que se den directrices concretas para la regulación de contratos de transporte multimodal. Si bien el Código de Comercio reglamenta este tipo de transporte en su Artículo 987, deja por fuera la elaboración del contrato, los documentos de transporte y las responsabilidades de las partes. Dado que el Transporte Multimodal tiene como objetivos integrar el territorio, impulsar el comercio exterior reduciendo los costos y continuar con el fortalecimiento del modo carretero. (Consejo Privado de competitividad, 2017-2018, p256).

Análisis

Objetivo General: Analizar las normas internacionales que regulan el transporte multimodal

Dado que la actividad económica de Transporte de mercancías es fundamental para el intercambio internacional y el comercio exterior, surgió la necesidad de regular las obligaciones de los transportadores y limitar su responsabilidad en el desarrollo de su

actividad comercial. Puesto que en el Transporte Multimodal se articulan diferentes medios de transporte, es importante aclarar los convenios que regulan cada uno de ellos como instrumentos normativos que permiten equilibrar y mantener las relaciones comerciales, siendo fundamentales para la creación del contrato de transporte multimodal, por lo que nos permitimos mencionar que gracias al Convenio de Varsovia de 1929 en la modalidad de transporte de carga aéreo se regula la carta porte, siendo este uno de los documentos exigidos para la creación de las operaciones, además puede presentarse como elemento material probatorio en el caso de corroborar la celebración de un contrato de transporte de mercancías. Seguido del Convenio CMR de 1973 (convention relative au contrat de transport international de merchandise par route). Como marco legal del transporte internacional de mercancías por carretera establece el uso de la Carta Porte y se resaltan sus apreciaciones respecto a la responsabilidad en casos de daños y averías. Gracias a los anteriores convenios y la necesidad de regular a los operadores de transporte multimodal surgió el Convenio sobre el transporte multimodal internacional de mercancías de 1981 el cual no afecta el control y reglamentación de cada uno de los países o convenios anteriormente mencionados; por el contrario contribuye al equilibrio comercial y la distribución equitativa de actividades entre países, además es el marco jurídico internacional que precisa su definición, reglamentación, control, documentación, responsabilidad y disposición aduanera.

Posteriormente el Convenio Internacional relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COFIT), el cual reglamenta el transporte internacional de mercancías por ferrocarril; es muy riguroso con los perfilamientos de las mercancías peligrosas, pero

respecto a la responsabilidad contractual y extracontractual no cuenta con artículos reglamentarios, debido a que en los eventos que realice una movilización entre países se debe complementar con otro medio de transporte y se acogerán a la reglamentación del Convenio sobre el transporte multimodal internacional de mercancías de 1981.

El convenio de Montreal de 1999 el cual unificó ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional que se venían considerando desde el convenio de Varsovia anteriormente mencionado, principalmente reguló el contrato de transporte y el valor probatorio de los documentos de transporte como la carta porte y el recibo carga y adicionar las responsabilidades del transportador.

El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de mercancías total o parcialmente Marítimo conocido como las Reglas de Rotterdam respecto a los anteriormente mencionados especifica los casos de exoneración de la responsabilidad por fuerza mayor o caso fortuito y es el único que contempla la exoneración por concepto de cuarentena. Estima los límites y valores de indemnización; además permite realizar la resolución de conflictos a través de arbitraje internacional.

Gracias a los anteriores convenios mencionamos que se puede demostrar que el transporte internacional de mercancías es una actividad económica con múltiples campos de aplicación, que ha tenido una evolución jurídica para garantizar las relaciones de comercio exterior y el transporte multimodal es una muestra del desarrollo logístico.

Objetivo Específico: Mencionar los límites de responsabilidad del Contrato de transporte multimodal Internacional y Nacional en el Régimen Aduanero

El convenio de Transporte Multimodal de Ginebra de 1981 estableció las reglas y disposiciones sobre la responsabilidad de las partes que celebren contratos en la modalidad de transporte multimodal internacional y estableció el régimen aduanero en la Parte VII Cuestiones Aduaneras Artículo 32 y en el anexo Disposiciones sobre cuestiones aduaneras, exige el formulario de tránsito aduanero como requisito. Es importante mencionar que cada régimen aduanero determina los requisitos documentales para poder autorizar y recibir este tipo de operaciones, con el fin de generar alianzas comerciales con los países que tienen mayor flujo de operaciones de comercio internacional.

En América Latina la comunidad Andina también conocida como Pacto o Grupo Andino está integrada por Bolivia, Ecuador, Perú y Colombia dentro de sus principales objetos se encuentra el régimen aduanero de sus países miembro. Y el desarrollo del comercio y el transporte, siendo una organización Subregional con personería jurídica internacional emite decisiones con carácter supranacional, cabe señalar que para las operaciones de transporte multimodal expedieron la Decisión 331 la cual establece el contrato de transporte multimodal, el ámbito de aplicación, la responsabilidad del operador y en su Capítulo V DISPOSICIONES VARIAS Art. 35 respecto al funcionamiento de las zonas aduaneras.

Y la Decisión 393 modifica la decisión 331 e incluyendo el CAPÍTULO VII:
INFRACCIONES Y SANCIONES.

En Colombia el Ministerio de hacienda y crédito público a través del Decreto 2685 de 1999 modificó la legislación aduanera contemplando a los operadores de transporte multimodal en sus conceptos y estableciendo la responsabilidad aduanera en su Artículo. 372 y contemplando las infracciones aduaneras en el Artículo. 497; regulando así las el pago de tributos aduaneros por conceptos de pérdida, deterioro y por finalizar el tránsito aduanero posterior a la fecha de autorización, las investigaciones están a cargo de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, garantizando el control y el debido cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduaneras y cambiarias a favor de las operaciones de comercio exterior.

Es importante mencionar que el Estatuto aduanero ha presentado diferentes modificaciones la más reciente es el Decreto 1165 de 2019 que presenta cambios relevantes en el régimen de Aduanas y ratifica la responsabilidad de los OTM en su Artículo. 451 y las infracciones aduaneras en su Artículo 636. Las sanciones están clasificadas en Gravísimas, Graves y Leves su principal cambio es que las multas ya no se contemplan en salarios mínimos legales mensuales vigentes, sino ahora se contemplan en Unidades de Valor Tributario (UVT).

Mencionar la evolución normativa emitida por parte del Ministerio de transporte con relación a las operaciones de transporte multimodal.

De acuerdo con el Artículo 37 de la Decisión 331 se establece que los organismos nacionales son los responsables de implementar la aplicación integral de la decisión. Por

lo que en Colombia se designó al Ministerio de Transporte conforme a lo establecido en el Artículo 7 de la Ley 336 de 1996.

Posteriormente se conformó el Grupo de Transporte Multimodal, Internacional y de apoyo con base en la resolución 0385 de 2008. El cual realiza las funciones de verificar las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual y los reportes de información estadística trimestral de las operaciones de transporte multimodal velando por el debido cumplimiento de los requisitos contemplados en el Decreto 149 de 1999.

El Decreto 1079 de 2015 contempla en sus principales las definiciones las diferencias del OTM nacional e internacional y el régimen jurídico aplicable al contrato de transporte multimodal y

la expedición del Manual de operadores de transporte multimodal de 2016 emitido por la unión del Ministerio de Transporte y el Registro Nacional Despachos de Carretera; Siendo normas de obligatorio cumplimiento para los OTM.

Conclusiones

A partir del análisis del contrato de transporte como fuente jurídica del contrato de transporte multimodal, desarrollamos a lo largo del presente documento su evolución normativa desde el ámbito internacional y nacional evidenciando que el contrato de transporte multimodal contempla unas ventajas muy claras y definidas en pro de facilitar

y brindar mayor seguridad en las operaciones de transporte de mercancías siendo el único interlocutor cualificado, con la capacidad de prestar los servicios de transporte aéreo, marítimo, férreo y terrestre además de cumplir con los requisitos legales y las obligaciones definidas en los convenios, leyes y decretos estudiados anteriormente desde la aplicación comercial y aduanera,

Específicamente en Colombia la habilitación, seguimiento y control de los operadores de transporte multimodal se encuentra encabezado por parte del Ministerio de Transportes y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales siendo entidades rigurosas en el debido cumplimiento de sus funciones administrativas, integrando los convenios internacionales que permitieron la creación y consolidación de las operaciones en la modalidad de transporte multimodal a favor de obtener una mayor integración en el comercio internacional.

Finalmente, el contrato de transporte multimodal representa la simplicidad de un contrato de transporte con su responsabilidad civil contractual y extracontractual en cada uno de los medios de transporte:

- El aéreo es el medio más efectivo para cumplir de manera rápida el transporte de la mercancía desde cualquier lugar del mundo. Es el que presenta los costos más elevados.
- Ferroviario actualmente ha presentado una alta demanda para recorridos de largas distancias, gracias a que sus costos son muy asequibles.

- Marítimo es el más adecuado para realizar tránsitos entre continentes, por ser el más utilizado para las rutas internacionales.
- Terrestre es el más utilizado nacional e internacionalmente por los accesos viales de cada país. Por ejemplo, en Colombia una operación en modalidad de OTM llega a la sociedad portuaria regional Cartagena y su destino final es zona franca Bogotá, necesariamente tiene que realizarse un desplazamiento en transporte terrestre porque la capital se encuentra aproximadamente a (1072.9) kilómetros de distancia por carretera.

Asumiendo la responsabilidad total desde el momento que recibe la mercancía en aparente buen estado, hasta el destino final, siendo responsable por daño, pérdida, finalizar el tránsito aduanero posterior a la fecha de autorización, presentar faltantes en la mercancía por errores físicos o documentales y los siniestros que puedan ocurrir en el trayecto de cada operación demostrando la evolución jurídica y comercial del contrato de transporte de mercancías.

Referencias

Aldana, C. (2007). La evolución del derecho comercial ante la unificación del derecho privado:

reflexiones desde una Colombia globalizada. Revista de Derecho privado
Universidad

de los Andes, 12. Recuperado de
<https://www.redalyc.org/pdf/3600/360033186008.pdf>

Batista y Franco, (2006) Diagnostico de la situación del transporte multimodal en
Cartagena de

indias Universidad Tecnológica de Bolívar. Recuperado de
<https://biblioteca.utb.edu.co/notas/tesis/0037103.pdf>

Código de comercio[CC].Decreto 410 de 1971. 16 de junio de 1971(Colombia).

Comunidad A (1993) Transporte Multimodal. Recuperado de

<http://www.sice.oas.org/Trade/Junac/decisiones/DEC331S.asp>

Consejo Privado de competitividad (2017-2018). Informe nacional de competitividad.

Desempeño logístico infraestructura, transporte y logística. Recuperado de

https://compite.com.co/wp-content/uploads/2017/10/Web_ITL.pdf

Constitución Política Colombia [Const]. Artículo 189. 7 de julio de 1991(Colombia).

Decreto 2685 de 1999 [Ministerio de hacienda y crédito público]. Por el cual se modifica la

legislación aduanera. 20 de diciembre de 1999. D.O.No.43834

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (22 de mayo de 2020). La entidad.

Recuperado

de <https://www.dian.gov.co/dian/entidad/Paginas/Presentacion.aspx>

Jefatura del estado (1984) Convenio Internacional relativo a los Transportes

Internacionales por

Ferrocarril. Recuperado de <https://boe.vlex.es/vid/convenio-cotif-intergubernamental-230511323>

Ley 336 de 1996. Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte, 20 de diciembre de

1996.

ley 7a. de 1991.Por la cual se dictan normas generales a las cuales debe sujetarse el Gobierno

Nacional para regular el comercio exterior del país, se crea el Ministerio de Comercio Exterior, se determina la composición y funciones del Consejo Superior de Comercio Exterior, se crean el Banco de Comercio Exterior y el Fondo de

Modernización Económica, se confieren unas autorizaciones y se dictan otras disposiciones. Enero 16 de 1991.

Ministerio Negocios E.(1929). Convenio de Varsovia. Recuperado de

<https://tramites.gob.sv/media/Convenio%20de%20Varsovia.pdf>

Naciones Unidas (2009) Convenio de las sobre el contrato de transporte internacional.

Recuperado de

https://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/transport/Rotterdam_Rules/Rotterdam-Rules-S.pdf

Naciones Unidas.(1981). Sobre el Transporte Multimodal internacional de Mercancías.

Recuperado de https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdmtconf17_es.pdf

Organización de aviación civil internacional (1999) Convenio de Montreal. Recuperado de

<http://biblio3.url.edu.gt/SinParedes/01/Turismo/Convenio-Montreal.pdf>

Osorio, H (2009). Transporte Multimodal. Recuperado de

<https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/11461/1000001460.pdf?sequence>

Rodriguez, A (2010) Transporte Multimodal: Régimen jurídico y responsabilidad del portador

universidad Jaume I 24. Recuperado de

<https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/108928/aurarodbur.pdf?sequence>

Secretario General (1956) Convenio CMR relativo al contrato de transporte internacional de

mercancías por carretera. Recuperado de

<https://www.grupajes.com/upload/files/faq/convenio.pdf>