

El transporte multimodal y su incidencia en la legislación ecuatoriana

Multimodal transport and its impact on Ecuadorian legislation

(Entregado 04/09/2018) – Revisado 12/06/2019)



¹ Verónica Alexandra Piloso Moreira

Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí

alexpiloso@yahoo.com

Resumen

El marco jurídico del transporte multimodal configura a intervinientes en este acto jurídico mercantil denominado contrato de transporte multimodal. A pesar de la utilidad comercial que representa esta actividad no cuenta con una normativa de carácter uniforme que permita responder a los diversos planteamientos legales que surgen por la celebración del contrato de transporte multimodal. En este sentido los elementos contractuales van evolucionando de acuerdo a la normativa con la que se norme el transporte multimodal, planteando soluciones indirectas a muchos casos específicos que se originan de la comercialización de mercancías y que no pueden ser resueltos de manera eficiente. Existen organismos internacionales que han realizado aportes, entre estos MERCOSUR, la Comunidad Andina de Naciones, al desarrollar instrumentos normativos que regulan la traspotación e incluyen sanciones por incumplimientos; de la misma manera las Naciones Unidas, pero aún resultan insuficientes. Los estudios realizados evidencian que existe una normativa de carácter internacional muy escasa a la hora de resolver conflictos producto de esta actividad. En consecuencia con lo expresado, Ecuador, solo consta el Código orgánico de producción comercio e inversión y su Reglamento de la Facilitación aduanera donde establece el transporte multimodal como una operación aduanera y en lo correspondiente al régimen nacional en transporte multimodal, por la necesidad de transportación, ha ido creciendo por lo que se precisa realizar un estudio profundo con respecto a la normativa nacional e internacional del transporte multimodal para plantear soluciones que permitan el crecimiento de la actividad, lo que constituye el aporte de este trabajo.

Palabras clave: *transporte multimodal, contrato, operador de transporte multimodal, organismos internacionales, consignatario, expedidor, porteador*

¹ **Máster en Desarrollo Integral de Destinos Turísticos por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria**

<https://orcid.org/0000-0001-5089-7045>

Abstract

The legal framework of multimodal transport configures participants in this legal commercial act called multimodal transport contract. Despite the commercial usefulness of this activity, it does not have uniform regulations to respond to the various legal approaches that arise from the conclusion of the multimodal transport contract. In this sense the contractual elements evolve according to the norms that regulate multimodal transport, posing indirect solutions to many specific cases that originate from the commercialization of goods and that can't be solved in an efficient way. There are international organizations that have made contributions, among these MERCOSUR, the Andean Community of Nations, developing regulatory instruments that regulate transportation and include penalties for non-compliance; in the same way as the United Nations, but are still insufficient. The studies carried out show that there is a very weak international standard when resolving conflicts resulting from this activity. As a result, with Ecuador, only the Organic Code of production of trade and investment and its Regulation of the Customs Facilitation where it establishes the multimodal transport as a customs operation and in the corresponding to the national regime in multimodal transport, due to the necessity of transportation, has been growing so it is necessary to carry out an in-depth study regarding the national and international regulations of multimodal transport to propose solutions that allow the growth of activity, which is the contribution of this work.

Keywords: *multimodal transport, contract, multimodal transport operator, international organizations, consignee, dispatcher, carrier*

Introducción

El transporte multimodal es aquel que permite la movilidad de la mercancía por más de un medio de transporte (terrestre, marítimo, aéreo y fluvial) desde el lugar de origen hasta su destino final. Pero pese a la utilidad comercial que representa esta actividad no cuenta con una normativa de carácter uniforme que permita responder a los diversos planteamientos legales que surgen por la celebración del contrato de transporte multimodal.

El marco jurídico del transporte multimodal configura a intervinientes en este acto jurídico mercantil denominado contrato de transporte multimodal. Dichos intervinientes son operador de transporte Multimodal que tiene asignada la responsabilidad de la mercancía desde el lugar de origen hasta su destino. El consignatario, la persona autorizada para recibir la mercancía del operador de transporte multimodal. El expedidor, la persona que celebra el contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal. Porteador, la persona que ejecuta o hace ejecutar el transporte, o parte de este sea o no el operador de transporte multimodal. Documento de transporte multimodal, documento que prueba la existencia de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado la mercancía bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de este contrato.

Estos elementos contractuales van evolucionando de acuerdo a la normativa con la que se norme el transporte multimodal, planteando soluciones indirectas a muchos casos específicos que se originan de la comercialización de mercancías y que no pueden ser resueltos de manera eficiente. Existen por esta razón muchos organismos internacionales entre estos MERCOSUR que ha realizado su aporte a transportación multimodal a través del Acuerdo de Transporte Multimodal en el ámbito del MERCOSUR. La Comunidad Andina de Naciones también aporta al transporte multimodal al desarrollar dos instrumentos normativos como son Decisión 331-393, que regulan la transportación e incluyen sanciones por incumplimiento.

De la misma manera Naciones Unidas a través de su normativa en materia de transporte multimodal celebró una Convención sobre transporte multimodal internacional de mercancías. A través de la Conferencia de Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo que no ha podido entrar en vigencia porque sus países miembros no la han aprobado. En lo correspondiente al régimen nacional en transporte multimodal por la necesidad de una transportación ha ido creciendo. Es por esto que existen países que requieren de la transportación internacional de mercancía y han establecido normas de acuerdo a sus necesidades comerciales.

En el caso de Ecuador el transporte multimodal solo consta el Código orgánico de producción comercio e inversión y su Reglamento de la Facilitación aduanera donde establece el transporte multimodal como una operación aduanera. Sin embargo, con la suscripción de la Convención de derecho internacional Privado (Código de Bustamente) ratificado por la República del Ecuador; existe una normativa de carácter internacional muy escasa a la hora de resolver conflictos producto de esta actividad. Con lo narrado se identifica que compete realizar un estudio profundo con respecto a la normativa nacional e internacional del transporte multimodal para plantear soluciones que permitan el crecimiento de la actividad.

Desarrollo

1ª Idea: La importancia económica del transporte internacional en el seno de una economía globalizada.

La transportación es un medio que alcanza diferentes grados de calidad en cada país o región geográfica. Pues este último aspecto, sumado la extensión, establece la notabilidad del sistema del transporte en la evolución y régimen de perfeccionamiento económico.

..”El transporte se hace necesario en el sistema económico, en el momento en el que los mercados locales de insumos y de bienes finales encuentran límite...”¹

Se ha evidenciado que la actividad de la transportación comercial se vuelve eficiente cuando existe mayor volumen de insumos, lo que permite el crecimiento de mercados y aporta al desarrollo económico.

Es importante considerar que todo lo que resulta rentable genera inversión. Si el sistema de transportación es eficiente tendrá un desarrollo exitoso, pero para lograr esto se requiere inversión del estado y también de quien es el dueño del servicio.

¹ Revista DIALNET. El papel del transporte en el crecimiento económico colombiano en la segunda mitad del xx. El transporte en la teoría económica del crecimiento.[En línea] Consultado: [27, diciembre, 2016] Disponible en:file:///C:/Users/User/Documents/material%20del%20phd/tema%201%20marco%20teorico%20e%20introduccion/Dialnet-ElPapelD elTransporteEnElCrecimientoEconomicoColomb-4829052.pdf

Garantizando la calidad del servicio se asegura la demanda del consumidor del mismo que no dudará invertir en un servicio seguro que le permita trasladar su mercancía de un lugar a otro en el menor tiempo posible y con costos convenientes.

2° Idea: Concepto de transporte multimodal.

El transporte multimodal es un medio de transporte que permite la movilidad de la mercancía usando más de un medio de transporte, en el menor tiempo posible y con costo debidamente accesible que justifique el proceso de comercialización u otro que demuestre la movilidad de la mercancía².

Dicho de otra manera el transporte multimodal como lo expresa el documento de Naciones Unidas, en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte Internacional de Carga es...” Porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega y situado en un país diferente...³”

3°.- Idea: Problema jurídico del transporte multimodal: ausencia de regulación jurídica uniforme.

Existen analistas jurídicos sobre la problemática del transporte multimodal cuya situación ha quedado en suspenso en cuanto a la normativa uniforme de carácter internacional, porque como establece Antonio Abril Rubio en su publicación en Régimen Jurídico del Transporte Multimodal⁴, existe una clara fragmentación de la normativa del transporte multimodal debido a la existencia de regulaciones de carácter nacional, supranacional y privado aportando en ocasiones soluciones distintas en casos similares provocando que grandes sumas de dinero sean invertidas en disputas legales sobre qué régimen de regir el contrato.

Otro análisis que es necesario mencionar son los que ha realizado la Comisión de las Naciones Unidas para el derecho internacional (CNUDMI). Quien por medio de su Anuario realiza publicaciones que se constituyen como aportes importantes; como el establecido en el numeral 3.6 cuando habla de la responsabilidad del porteador contractual durante todo el transporte multimodal⁵.

Trae como resultado la discusión de una figura jurídica muy importante dentro del ámbito de derecho internacional privado como es la responsabilidad del porteador, pero determinada exclusivamente al ámbito del contrato de transporte multimodal. Cuando establece claramente que esa responsabilidad es limitada, lo que puede constituirse en inseguridad jurídica para los intervinientes en el acto contractual.

² gutierrez M. Marvin. El transporte Multimodal. Definición de transporte multimodal. México. Pg.. 14 [En línea] Consultado: [24, noviembre, 2016] Disponible en:<http://www.ai.org.mx/ai/archivos/coloquios/8/TRANSPORTE%20MULTIMODAL.pdf>

³ Palabra de ley. Diccionario Jurídico Español. El transporte Multimodal. Definición de transporte multimodal. [En línea] Consultado: [20 diciembre, 2016] Disponible en:<http://palabradeley.com/fichaglosario.php?ID=3137>

⁴ Arsluris Salmanticensis Estudios, Abril Rubio Antonio. Régimen Jurídico de transporte multimodal internacional.2. Situación actual.p.75.[En línea] Consultado: [27, diciembre, 2016] Disponible en:<file:///C:/Users/User/Documents/12730-45632-1-PB.pdf>

⁵ Comisión de las Naciones Unidas para el derecho mercantil internacional. Anuario de CNUDMI. La responsabilidad del porteador contractual durante todo el transporte multimodal. P 631. [En línea] Consultado: [27, diciembre, 2016] Disponible en:<https://books.google.com.ec/books?id>

Mientras que las distintas modalidades de contrato de transporte cuentan con intensas regulaciones más o menos uniformes, el transporte multimodal, empero, no se encuentra regulado legalmente, ni en nuestro ordenamiento, ni en el ámbito internacional.

Así, mientras que este tipo de transportación se rige por su respectiva ley nacional y convenio internacional, el transporte multimodal se verá sometido, en principio, a un entramado normativo de difícil comprensión⁶.

En efecto, el régimen jurídico del transporte multimodal no está constituido por ninguna normativa uniforme de carácter internacional, sino por una multiplicidad de sistemas nacionales y supranacionales que responden a diversos planteamientos legales y que propician confusión e inseguridad jurídica.

Por esta razón, tanto los operadores del tráfico como los usuarios del transporte, han tenido que dotarse de una regulación de carácter convencional y más o menos uniforme para poder hacer frente a la problemática derivada de esta modalidad de transporte⁷.

Este medio de transporte tiene su sustento legal en la normativa en materia internacional que se ha celebrado a través de los organismos internacionales u organizaciones a nivel regional, que en materia de comercialización ejecutan acuerdos internacionales para contribuir a las relaciones internacionales y aportar a la economía de los países que intervienen en estos acuerdos.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo (UNCTAD)⁸ fue la primera en aportar con la inicial y más completa normativa en materia de transporte multimodal. Sin embargo, la falta de acuerdo entre los países no ha permitido hasta la actualidad que exista regulación internacional uniforme.

Permitiendo armonizar las diferentes legislaciones nacionales a uno que cubra a todos los países miembros a través del Convenio de Ginebra del 1980, instrumento que no entro en vigencia por la falta de aprobación de los países miembros. Instrumento de tipo internacional que da origen al "Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías" (en adelante CNUTMI)⁹.

El CNUTMI se convirtió en la base inspiradora del soporte normativo para otros instrumentos de carácter regional por identificar de manera formal a la transportación de mercancía internacional a través de más de un medio de transporte. Configurándose la intervención de los elementos jurídicos como son el "operador de Transporte Multimodal" y el "contrato de transporte multimodal" para el acto jurídico denominado transporte multimodal que se ejerce en la actividad comercial de traslado

de la mercancía desde su lugar de origen hasta el lugar de destino, según lo establezca el acuerdo de las partes.

4ª Idea: Regulación del Transporte en el MERCOSUR.

El MERCOSUR integra los países de América del Sur. Es un proceso de integración regional instituido inicialmente por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay que al cual en fases posteriores se han incorporado Venezuela y Bolivia, esta última en proceso de adhesión.

Es un proceso abierto y dinámico, desde su creación tiene un objetivo principal como es propiciar un espacio común que generara oportunidades comerciales y de inversiones a través de la inversión competitiva de las economías nacionales al mercado nacional¹⁰.

Dentro del MERCOSUR, nos encontramos con un instrumento denominado “Acuerdo de Transporte Multimodal internacional entre los Estados partes del MERCOSUR”¹¹. Este documento hace referencia entre otros al contrato de transporte multimodal, al operador de transporte multimodal, o al documento o conocimiento de transporte multimodal.

Estamos frente a la primera reglamentación regional en materia de transporte multimodal para los países miembros del MERCOSUR. Se trata, con todo, de una regulación indirecta, de carácter internacional para el Ecuador en materia comercial a partir del año 1992.

Para terminar, en materia de Derecho internacional privado, falta por aludir al conocido como Código de Bustamante¹² que desde el año 1928 incorporaban al transporte multimodal en la legislación ecuatoriana pero de manera generalizada, situación que impedía su aplicación efectiva en materia contractual en las actividades de comercio.

5ª Idea: ECUADOR

En el Marco jurídico nacional de la República del Ecuador no existe una regulación específica para el transporte multimodal. No obstante, a la paulatina ratificación por parte del Estado de Ecuador de los distintos instrumentos internacionales habidos en la materia, se han ido incorporando a la normativa nacional de acuerdo a las necesidades en materia comercial.

En efecto, Ecuador es Estado Asociado de la organización internacional Mercado Común del Sur (MERCOSUR), forma parte de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo, entre otras. Como consecuencia, se ha ido agregando en su marco jurídico interno una regulación específica en materia de transporte solucionando aspectos jurídicos específicos de acuerdo a las necesidades del caso. Sin embargo, en la normativa interna en materia de trasportación no contempla la figura del transporte multimodal con modo de trasportación nacional o sistema logístico de transferencia de carga. Más, en la normativa del Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones en el Reglamento de la Facilitación Aduanera art. 49 aparece la figura del transporte multimodal pero como una operación aduanera.

¹⁰ Mercado Común del SUR (MERCOSUR). ¿Qué es MERCOSUR? MERCOSUR. [En línea] Consultado: [20, Diciembre, 2016] Disponible en: <http://www.mercosur.int/innovaportal/v/3862/2/innova.front/en-pocas-palabras>

¹¹ Mercado Común del SUR (MERCOSUR). Normativa y documentos oficiales. MERCOSUR. [En línea] Consultado: [20, Diciembre, 2016] Disponible en: <http://www.mercosur.int/innovafont/search.jsp>

¹² Organización de Estados Americanos. (OEA). Convención de Derecho Internacional privado. Código de Bustamante.. [En línea] Consultado: [20, Diciembre, 2016] Disponible en: http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic3_ven_anexo3.pdf

¹³ Servicio Nacional de Adunas del Ecuador. Normativa. Reglamento de la Facilitación Aduanera. [En línea] Consultado: [20, Diciembre, 2016] Disponible en: https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/rcop/S452_20110519-20150429.pdf

así como los entes suprarregionales e internacionales –MERCOSUR, CNUDMI, CCI,...– han contado tradicionalmente con normas jurídicas reguladoras del contrato de transporte en sus diversas modalidades, incluido el multimodal. El estudio del Derecho y doctrina comparados supone una herramienta de trabajo de valiosísima utilidad para el conocimiento de las principales instituciones jurídicas que alberga el transporte multimodal.

Sólo con un conocimiento cabal de la realidad económico-empresarial, de los antecedentes históricos y de la doctrina y legislación comparadas cabe abordar con pleno rigor jurídico las cuestiones contempladas para formular la legerenda una regulación del contrato de transporte multimodal válida para la República de Ecuador.

Técnicas: Encuestas, entrevistas, registro documental, ficheros bibliográficos.

Resultados

Tabla N 1.
Uso de la transportación multimodal en el República del Ecuador

Orden	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
p. 1	1	1	60%
p.1	2	2	40%

Fuente: Operadores de comercio exterior.

La población de Operadores de Comercio Exterior encuestados respondió el 60% que SI es usado mucho la transportación multimodal en la importación. Y en la exportación es poco usada la transportación multimodal. El 40% de los encuestados respondió que en las exportaciones. Y el 60% en las importaciones. Lo que nos demuestra que la transportación multimodal en el Ecuador sí es utilizada por Importadores y Exportadores en el comercio internacional de mercancías.

Tabla N 2.
Operadores de transporte Multimodal en la República del Ecuador

Orden	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
p. 3	1	3	100%
p.3	2	3	100 %

La población de Operadores de Comercio Exterior encuestados respondió el 60% que no hay operadores de transporte multimodal en la República del Ecuador para importación y exportación. El 100% de los encuestados coincidieron en esta pregunta tanto para importación como para exportación.

Tabla N 3.
Normativa de transporte multimodal en el Ecuador.

Orden	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
p. 5	1	2	80%
p.5	2	2	20%

La población de Operadores de Comercio Exterior encuestados respondió que SI existe normativa de transporte multimodal en el Ecuador en la importación o exportación. El 20% de los encuestados respondió que es escasa la normativa en transporte multimodal. El 80% de los encuestados determinó que no existe normativa sobre el transporte multimodal en el Ecuador.

Tabla N 4.
Contrato de transporte multimodal

Orden	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
p. 7	1	3	100
			%
p.7	2	3	100%

La población de Operadores de Comercio Exterior encuestados respondió que NO se aplica el contrato de transporte multimodal en la República del Ecuador para importación y exportación. El 100% de los encuestados coincidieron en la respuesta de esta pregunta tanto para importación como para exportación.

Tabla N 5.
Aplicación del contrato de transporte multimodal en el Ecuador.

Orden	Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
p. 9	1	3	100%
			100%
p.9	2	3	100%

La población de Operadores de Comercio Exterior encuestados respondió que SI debe el contrato de transporte multimodal en la República del Ecuador para importación y exportación. El 100% de los encuestados coincidieron en la respuesta de esta pregunta tanto para importación como para exportación.

Conclusiones

- En el análisis realizado a esta investigación las encuestas han aportado con información valedera que aporta como resultado que poco se conoce en materia de transportación multimodal como figura jurídica a través de contrato de transporte multimodal en el Ecuador porque en la práctica comercial se establecen contratos para la transportación de mercancías en base a acuerdo de las partes buscando como soporte normativo o base jurídica los acuerdos de tipo regional sectorial y bilateral que según la necesidad comercial requieran los operadores de comercio en cada país.
- Que la normativa el contrato de transporte multimodal no es usado en el Ecuador porque es reemplazado por otros contratos que la misma figura jurídica pero con la denominación de simple contrato comercial determinando condiciones en las cláusulas de responsabilidad en materia de trasportación cuando la necesidad es celebrar un contrato comercial incluyendo en el mismo la transportación de lo que se comercialice.
- Que los instrumentos internacionales celebrados en materia de trasportate multimodal han aportado de manera aislada en beneficio de los sectores, regiones u organizaciones que lo han celebrado, pero no se ha podido incorporar una normativa general en materia de transporte multimodal precisamente por la falta de acuerdo normativo de los países que debieron suscribirla.

- Que la normativa interna del Ecuador recoge la figura del transporte multimodal en el Código orgánico de la producción plasmándola en el capítulo de la facilitación aduanera como una operación aduanera.
- Que el Ecuador ha ratificado instrumentos internacionales de carácter regional con los que pueda aplicar el contrato de transporte multimodal, pero no al uso de este medio jurídico contractual.

Referencias bibliográficas

- Anuario del Comisión de las Naciones Unidas para el derecho mercantil internacional.* (27 de dicimembre de 2016). anuario de la cnudmi. obtenido de anuario de la cnudmi: https://books.google.com.ec/books?id=hsjlwlxmdyac&pg=pa631&lp_g=pa631&dq=informe
- Asamblea Nacional de la República del Ecuador.* (26 de diciembre de 2016). Asamblea Nacional República del Ecuador. obtenido de Asamblea Nacional República del Ecuador: <http://www.asambleanacional.gob.ec/es/leyes-aprobadas>
- Asociación Latinoamericana de Integracion.* (30 de diciembre de 2016).
- Asociación Latinoamericana de Integracion (ALADI).* obtenido de <http://www.aladi.org/nsfaladi/textadcos.nsf/9d75d127f40400a483257d800057bc77/a0b442a36c50c2d20325682500602655?opendocument>
- Briones, s. a. (2008). *El papel del transporte en el crecimiento económico colombiano en la mitad del siglo xx.* dialnet, 141-182.
- Comisión de Naciones Unidas para el derecho mercantil internacional.* (29 de diciembre de 2016). anuario de la comision de naciones unidas para el derecho mercantil internacional. obtenido de anuario de la comision de naciones unidas para el derecho mercantil internacional: <http://www.uncitral.org/uncitral/es/publications/yearbook.html>
- Comisión de Naciones Unidas sobre comercio e inversiones.* (2011). El transporte marítimo en 2011. new york-ginebra/2012: naciones unidas.
- Comisión económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (abril de 23 de 1992). *United Nations library-geneva.* obtenido de united nations library-geneva: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36731/boletin%20fal%2095_es.pdf?sequence=1&isallowed=y
- Comisión económica para America Latina y el caribe.* (30 de diciembre de 2016). Naciones Unidas -CEPAL. obtenido de <http://www.cepal.org/es/publicaciones/2872-comercio-servicios-paises-miembros-la-asociación-latinoamericana-integración>
- Comunidad Andina de Naciones.* (30 de diciembre de 2016). Comunidad aAndina. obtenido de <http://www.comunidadandina.org/>
- Conferencia de las naciones unidas sobre comercio y desarrollo.* (20 de diciembre de 2016). *Publications library unct ad.* obtenido de publications library unct ad:http://unctad.org/es/publicationslibrary/tdmtconf17_es.pdf
- Cumbre Iberoamericana Paraguay 2011.* (2011). infraestructura en el desarrollo integral de América latina. paraguay.: caf-2011.
- Derecho en red. (2015). *El contrato de transporte concepto y naturaleza.*