

ÍNDICE

	<u>Pág.</u>
PRÓLOGO	15
ABREVIATURAS	19

CAPÍTULO I MARCO GENERAL DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM

I. EL DERECHO UNIFORME DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS	23
II. ORIGEN Y TRABAJOS PREPARATORIOS DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM	29
1. Incipientes intentos por regular los documentos electrónicos de transporte, la colaboración del CMI en la Ley Modelo sobre Comercio Electrónico y la decisión de UNCITRAL sobre la futura labor en materia de transporte (1995-1996)	29
2. Los trabajos preparatorios del CMI (1995-2001)	38
2.1. Comité de Dirección del CMI y el núcleo de lagunas legales identificadas.....	38
2.2. Los Subcomités Internacionales y Grupos de Trabajo del CMI involucrados en esta labor.....	43
3. Del 29.º al 34.º período de sesiones de UNCITRAL (1996-2001)	47
4. La reapertura del Grupo de Trabajo III —Derecho del transporte— de UNCITRAL (2002-2008)	49
III. LA ADOPCIÓN DE UN ENFOQUE COMERCIAL	52
1. De la tradición jurídica regulatoria de unos mínimos a una regulación más completa: tres ejemplos	55
1.1. Los documentos de transporte	56
1.2. <i>E-commerce</i>	62
1.3. Derecho de control.....	65
2. Los tres contratos de transportes de mercancías regulados en las Reglas de Rotterdam.....	70

	<u>Pág.</u>
IV. PRIMERAS REACCIONES DE LOS ESTADOS SOBRE LAS REGLAS DE ROTTERDAM.....	76

**CAPÍTULO II
MARCO GENERAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTE
INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PUERTA A PUERTA
EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM**

I. LA TRANSCENDENCIA ECONÓMICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE POR MAR Y DEL CONTRATO DE TRANSPORTE PUERTA A PUERTA	81
II. LA TRANSCENDENCIA JURÍDICA DE LA UNIFICACIÓN DE LOS CONTRATOS PUERTA CON UN TRAMO MARÍTIMO INTERNACIONAL	87
III. LOS SEIS PILARES DEL RÉGIMEN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE PUERTA A PUERTA DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM: DELIMITACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO.....	91
1. La tipificación del contrato de transporte internacional puerta a puerta con un tramo marítimo internacional	92
2. El régimen de responsabilidad del porteador por el transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar.....	92
3. El conflicto entre convenciones en el ámbito de aplicación material ...	93
4. La función y finalidad del art. 26 RR y del art. 82 RR: cooperación y conflicto entre convenciones.....	95
5. La exclusión del ámbito de aplicación de las Reglas de Rotterdam de la parte ejecutante no marítima	97
6. La clasificación de los tipos de conflictos entre convenciones.....	97
IV. PLAN DE TRABAJO: MÉTODO EMPLEADO Y ESTRUCTURA	98
V. APROXIMACIONES TERMINOLÓGICAS.....	102
1. Modo de transporte	102
2. Transporte combinado, transporte multimodal y transporte intermodal.	104

**CAPÍTULO III
LAS PECULIARIDADES UNIMODALES DEL DERECHO
UNIFORME DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL**

I. LA EVOLUCIÓN DEL DERECHO UNIFORME DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS	111
1. Introducción.....	111
2. Transporte ferroviario internacional	112
3. Transporte internacional por mar	118
4. Transporte aéreo internacional	130
5. Transporte internacional por carretera.....	138
6. Transporte internacional por vías de navegación interna	143
II. RASGOS GENERALES DEL DERECHO UNIFORME DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS: ORÍGENES, DESARROLLO, PECULIARIDADES E INTERESES DISPARES	151

CAPÍTULO IV
EVOLUCIÓN Y ESTADO DEL FENÓMENO DE LA MULTIMODALIDAD

I.	LA EVOLUCIÓN EN EL PLANO TÉCNICO Y ORGANIZATIVO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS	157
II.	LA EVOLUCIÓN DEL CONCEPTO JURÍDICO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL	165
	1. Introducción	165
	2. Noción del porteador: el porteador sin vehículos propios para ejecutar el transporte	165
	3. Evolución de la noción de contrato de transporte multimodal	166
	3.1. Visión subjetiva del contrato	167
	3.2. Visión objetiva-jurídica o fragmentaria del contrato	172
	3.3. Visión unitaria del contrato	174
	4. Notas básicas del régimen jurídico del contrato de transporte multimodal	180
	4.1. Fundamento de la responsabilidad	180
	4.2. Elección del sistema de responsabilidad	181
III.	LAS TENTATIVAS DE UNIFICACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL Y LA PRÁCTICA COMERCIAL	188
	1. Intentos fallidos de regular el contrato de transporte multimodal internacional	188
	2. La práctica comercial	203
	2.1. Las reglas uniformes y los contratos-tipo	203
	2.2. Naturaleza jurídica y problemas en su aplicación	204
IV.	OTROS OBSTÁCULOS EN LA TAREA UNIFICADORA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL	207
	1. Introducción	207
	2. El conflicto entre convenciones y el carácter imperativo de las convenciones	208
	2.1. Imperatividad e inderogabilidad de los convenios unimodales... ..	208
	2.2. El ámbito de aplicación material unimodal de los convenios unimodales	209
	2.3. Los aspectos multimodales previstos en los convenios unimodales	210
	2.4. La dificultad en la calificación de multimodales o no de los aspectos no estrictamente unimodales regulados en los convenios unimodales	211
	2.5. La necesidad de estar a la interpretación uniforme de cada uno de los convenios unimodales	213
	2.6. La imposibilidad de evitar el recurso a una norma de conflicto... ..	214
	3. Las peculiaridades de los convenios unimodales y el conflicto de intereses entre los diferentes agentes involucrados en el sector	214
V.	EL ESQUEMA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL: NOCIÓN-CONFLICTO-RÉGIMEN JURÍDICO	216

	<i>Pág.</i>
1. La visión fragmentaria.....	216
2. La visión unitaria y de integración.....	217
3. La visión unitaria.....	218
VI. EL ESQUEMA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE PUERTA A PUERTA EN LAS RR: NOCIÓN-CONFLICTO-RÉGIMEN JURÍDICO.....	219

CAPÍTULO V

LA TIPIFICACIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE PUERTA A PUERTA EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM

I. LOS TRABAJOS PREPARATORIOS Y EL DEBATE SOBRE LA OPCIÓN LEGISLATIVA ADOPTADA.....	223
II. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LOS CONTRATOS PARCIALMENTE MARÍTIMOS O PUERTA A PUERTA CON UN TRAMO MARÍTIMO INTERNACIONAL.....	226
1. Concepto de «contrato de transporte».....	226
2. Elección de los modos de transporte.....	228
2.1. Elección expresa de los modos de transporte.....	229
2.2. La elección implícita de los modos de transporte.....	230
2.3. La sumisión voluntaria a las RR.....	232
3. El doble requisito de internacionalidad.....	233
III. LA NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE PUERTA A PUERTA CON UN TRAMO MARÍTIMO INTERNACIONAL.....	235
1. Distinción entre el concepto de contrato de transporte puerta a puerta con un tramo marítimo internacional y el concepto de contrato de transporte multimodal.....	235
2. La parcialización de la multimodalidad y la renuncia a regular el contrato de transporte multimodal en ámbito internacional.....	236
3. La adopción de un enfoque «marítimo internacional plus».....	238
IV. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL LA LCTTM.....	241
1. Antes de la LCTTM.....	241
2. El contrato de transporte multimodal previsto en la LCTTM.....	243
2.1. El contrato de transporte «terrestre plus» o «más que terrestre».....	243
2.2. Conflicto entre la LCTTM y las RR.....	248

CAPÍTULO VI

EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR EL TRANSPORTE PRECEDENTE O SUBSIGUIENTE AL TRANSPORTE POR MAR

I. LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN LOS CONTRATOS PUERTA A PUERTA DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM.....	253
II. RAZONES DE LA ELECCIÓN DE UN SISTEMA DE RESPONSABILIDAD DE RED LIMITADO.....	255

	<i>Pág.</i>
1. Los modelos de sistema de responsabilidad descartados.....	255
2. La elección del tercer modelo	257
III. FUNCIÓN Y FINALIDAD DEL ART. 26 RR	260
1. La fijación de unos <i>límites micro económicos</i> como función de norma sustantiva sin ser norma de conflicto	260
2. La cooperación entre convenciones presentes y futuras como finalidad de la norma	265
IV. REQUISITOS DEL ART. 26 DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM.....	266
1. Localización del daño, de la pérdida en las mercancías o de la causación del retraso en su entrega	267
2. La función de la técnica del contrato ficticio o emulado en la identificación del instrumento internacional aplicable	269
3. La exclusión del derecho nacional o interno	271
4. Instrumento internacional y su relación con el «segmento del transporte».....	273
5. Normas parcialmente inderogables.....	275
V. EL ALCANCE DE LA REMISIÓN AL OTRO INSTRUMENTO INTERNACIONAL.....	276
VI. LAS CONSECUENCIAS DEL SISTEMA DE RESPONSABILIDAD DE RED LIMITADO DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM	278
VII. LA EFICACIA DEL ART. 26 DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM Y LA CARGA PROBATORIA.....	281

CAPÍTULO VII

EL ART. 26 RR Y EL SUPUESTO CONFLICTO ENTRE CONVENCIONES EN EL ÁMBITO DE APLICACIÓN MATERIAL UNIMODAL DE LOS CONVENIOS UNIMODALES

I. LAS SOMBRAS EN TORNO A LA FUNCIÓN DEL ART. 26 RR.....	283
II. CONCEPCIONES CONTRAPUESTAS Y CONFUSIONES EN TORNO A LA NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL Y EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL PORTADOR.....	285
1. La superación definitiva de la visión fragmentaria	285
2. El recurso por parte de la jurisprudencia del derecho nacional o de los convenios internacionales unimodales	287
3. La elección del modelo de responsabilidad de red	287
III. ÁMBITO DE APLICACIÓN MATERIAL DE LOS CONVENIOS UNIMODALES: CONTRATOS UNIMODALES DE TRANSPORTE	288
IV. JURISPRUDENCIA Y DOCTRINA RELATIVA A LA INTERPRETACIÓN AMPLIA DEL ART. 1.1 CMR	294
V. ARGUMENTOS EN CONTRA DE UNA INTERPRETACIÓN AMPLIA DEL ART.1.1 CMR.....	302

CAPÍTULO VIII
**CONFLICTO ENTRE CONVENCIONES EN EL ÁMBITO
 DE APLICACIÓN MATERIAL MULTIMODAL O UNIMODAL PLUS
 DE LOS CONVENIOS UNIMODALES**

I.	SOLAPAMIENTO DE NORMAS Y LA FUNCIÓN DE LAS NORMAS DE CONFLICTO	309
II.	EL ÁMBITO DE APLICACIÓN MATERIAL MULTIMODAL O UNIMODAL PLUS DE LOS CONVENIOS UNIMODALES	310
III.	ART. 82 RR: NORMA DE CONFLICTO	312
	1. Trabajos preparatorios.....	312
	2. El contrato objeto de la norma de conflicto	318
	3. Regla de la prioridad, las cuatro categorías de convenios unimodales vigentes y cuatro contratos de transporte multimodal o unimodal plus.	320
IV.	CUADRO GENERAL DEL RADIO DE SOLAPAMIENTO DE NORMAS DEL ART. 82	323
V.	CONTRATOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL O UNIMODAL PLUS DE LOS CONVENIOS UNIMODALES EN CONFLICTO CON LAS RR Y FUNCIONAMIENTO DE LA SOLUCIÓN PREVISTA EN EL ART. 82 RR.	326
	1. Art. 38 CM y art. 31 CV	326
	1.1. El contrato de transporte combinado aéreo o «aéreo plus».....	326
	1.2. Radio de solapamiento con el contrato de transporte puerta a puerta de las RR.....	327
	1.3. La aplicación del art. 38 CM y del art. 31 CV: sistema de red con presunción <i>iuris tantum</i>	329
	2. Art. 2 CMR	329
	2.1. El contrato de transporte de superposición: «carretera rodada plus».....	329
	2.1.1. El tráfico rodado: origen, propósito y contenido del art. 2 CMR.....	332
	2.1.2. Requisitos del art. 2 CMR	336
	a) Un único contrato para el conjunto del transporte... ..	336
	b) Acuerdo expreso o tácito de la elección de los modos y la modificación de los modos de transporte inicialmente previstos en el contrato	337
	c) Transporte por carretera y por otro modo de transporte	341
	d) Vehículo de carretera.....	341
	e) Sin ruptura de la carga	344
	2.2. Radio de solapamiento con el contrato de transporte puerta a puerta de las RR.....	344
	2.3. La aplicación del art. 2 CMR: sistema de responsabilidad de red.	346
	2.3.1. El sistema de responsabilidad de red del art. 2 CMR.....	346
	2.3.2. Posible remisión a las RR.....	355
	3. Art. 1.4 CIM.....	355

	<i>Pág.</i>
3.1. El contrato de transporte «ferroviario plus»: dos modalidades...	355
3.2. Radio de solapamiento con el contrato de transporte puerta a puerta de las RR.....	361
3.3. La aplicación del CIM: sistema de absorción con excepciones...	362
4. Art. 2.2 CMNI.....	363
4.1. El contrato de transporte por «vías de navegación interna plus».	363
4.2. Radio de solapamiento con el contrato de transporte puerta a puerta de las RR.....	364
4.3. La aplicación CMNI: sistema de absorción.....	364

CAPÍTULO IX CONFLICTO ENTRE CONVENCIONES EN EL ÁMBITO DE APLICACIÓN SUBJETIVO

I. PLATEAMIENTO GENERAL	365
II. ELEMENTOS SUBJETIVOS.....	366
1. Definiciones contempladas en las RR	366
1.1. Porteador	366
1.2. Parte ejecutante.....	366
1.3. Parte ejecutante marítima.....	368
2. Parte ejecutante no marítima y el transportista de interior o terrestre...	371
III. LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR Y DE LA PARTE EJECUTANTE MARÍTIMA Y LA EXCLUSIÓN DE LA PARTE EJECUTANTE NO MARÍTIMA.....	372
BIBLIOGRAFÍA Y JURISPRUDENCIA	375