

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANÍSTICAS

DEPARTAMENTO DE DERECHO

CUM PALMIRA

Trabajo de Diploma

Título: El contrato de transporte multimodal de carga vía terrestre. Estudio de caso en la UEB Cereales Cienfuegos.

Autora: Indira Peñalver Santana.

Tutor: Msc Aliorgin Monzón Betancourt.

Curso 2013-2014



Resumen

La presente investigación conjuga la experiencia práctica de la transportación de mercancías de la UEB Cereales Cienfuegos, con la dimensión jurídica de la contratación para brindar una solución desde la figura contractual del transporte multimodal. Para esto se analizan los aspectos teóricos sobre la contratación, y los Principios de la contratación, según el derecho positivo cubano. Se realiza un análisis crítico de la definición y estructura contractual desde el punto de vista de los contratos marco y bases permanentes de contratación, generaciones y consumación del contrato. Se realiza una valoración de la experiencia de la aplicación del Decreto Ley 15/78 "Normas básicas para los contratos económicos" y el Decreto 87, de 21 de mayo de 1981, "Reglamento de las Condiciones Generales del Contrato de Transporte de Carga". Se analiza la fundamentación legal del contrato de transportación terrestre de carga y sus regulaciones administrativas del Ministerio de Transporte, desde sus elementos, las obligaciones y responsabilidades de las partes, se caracteriza UEB Cereales Cienfuegos, como parte del estudio de caso. Finalmente se identifican los elementos jurídicos necesarios para la concertación del contrato de transporte multimodal terrestre de carga.

Índice

Resumen

INTRODUCCIÓN	1
---------------------	----------

CAPÍTULO 1: FUNDAMENTOS TEÓRICOS – JURÍDICOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGA	10
--	-----------

1.1 Generalidades en torno a la institución del contrato	10
1.1.1 Definición y estructura contractual	12
1.1.2 Clasificación contractual	18
1.1.3 Los contratos marco y bases permanentes de contratación	19
1.2 Aproximación a los criterios de clasificación de las obligaciones	21
1.3 Marco legal internacional del contrato de transporte multimodal	25
1.4 Análisis doctrinal del contrato del transporte multimodal	27
1.4.1 La responsabilidad contractual del operador de transporte multimodal	29

CAPÍTULO 2: CONSIDERACIONES EN TORNO A LA CONSTRUCCIÓN DOGMÁTICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTACIÓN MULTIMODAL, VIA TERRESTRE DE CARGA. ESTUDIO DE CASO	32
--	-----------

2.1 Caracterización del UEB Cereales Cienfuegos	32
2.2 Ubicación legislativa del contrato de transporte de carga	33
2.2.1 Resultados en la experiencia con la aplicación del Decreto Ley 15/78 y el Decreto 87, de 21 de mayo de 1981, "Reglamento de las Condiciones Generales del Contrato de Transporte de Carga"	35
2.2.2 Fundamentación legal del contrato de transportación terrestre de carga en el Decreto Ley No.304 y el Decreto No.310, de 17 de diciembre de 2012	38
2.2.3 Regulaciones administrativas del Ministerio de Transporte para la transportación de cargas	41
2.3 Resultados del análisis de los documentos.	42
2.4 Análisis de las entrevistas	47
2.5 Elementos teóricos jurídicos del contrato de Transporte Multimodal de carga vía terrestre en la UEB Cereales Cienfuegos	49

CONCLUSIONES	59
---------------------	-----------

RECOMENDACIONES	60
------------------------	-----------

BIBLIOGRAFÍA	61
---------------------	-----------

ANEXOS	67
---------------	-----------

Introducción

El concepto de contrato ha sido analizado desde innumerables puntos de vistas por la jurisprudencia civil. Con el surgimiento del término de autonomía de la voluntad y el desarrollo del comercio, la industria y la multiplicación de los intercambios, el contrato como pacto para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de las partes pasó a jugar un importante papel. El Código de Napoleón es fiel heredero de estas ideas, que plasma en su articulado la concepción liberal de la organización social y económica. (Natacha T Mesa Ojeda, 2005)

La igualdad de las partes, es una de las aristas de la contratación, necesaria para sustentar la noción de acuerdo entre las partes, que muchas veces es desvirtuada por la inclusión de cláusulas que benefician a una de las partes o por la no consignación de cláusulas imprescindibles y protectoras de los intereses de estas. De ello, se deriva precisamente, la necesaria participación del Estado, a los efectos de regular las relaciones contractuales, con el fin de buscar la equidad y equilibrio entre las partes.

En un principio sólo eran cuatro los contratos que se utilizaban en el tráfico comercial: compraventa, mandato, arrendamiento y sociedad, los que en la actualidad se denominan contratos tipos. Para el Derecho Romano, las figuras antes mencionadas eran conocidas como pactos, efectivamente un acuerdo de voluntades, pero no produce obligación ni acción para exigir lo pactado. Sin embargo según Kelsen la palabra contrato encierra un equívoco, pues se refiere tanto al acto que los contratantes realizan (celebrar un contrato) como al resultado normativo o reglamentario que con ese acto se produce (cumplir un contrato). Desde el primer punto de vista, el contrato aparece como un acto jurídico, esto es, como una acción de los interesados a la que el ordenamiento jurídico atribuye determinados efectos. Desde el segundo punto de vista, el contrato aparece como un precepto o una regla de conducta (*lex contractus*), es decir, como una determinada ordenación a la cual las partes someten su propia conducta. (Luisa E Rodríguez Grillo, 1984)

El contrato constituye un medio de dirección y la forma fundamental de regular las relaciones económicas que se establecen entre las entidades. Desempeña, además, un papel fundamental en el aseguramiento de los objetivos planificados mediante éste, garantizando que queden precisados aspectos que no podrían haber sido determinados por otras vías. El contrato económico pone de manifiesto la autonomía operativa de la organización a la que se le respeta un margen de decisión para impulsar su gestión económica; una buena contratación también contribuye a la eficiencia y rentabilidad de la organización. En el contrato económico, quedan determinadas y precisadas las actividades que a cada entidad le corresponde ejecutar, evitándose dispersión de actividades económicas sin nexo jurídico ni contenido obligatorio. (Narciso A. Cobo Roura, 2005)

La apertura a la concepción moderna del contrato toma mayor connotación cuando a la voluntad humana se le considera como eje principal de la obligación, a lo que se suma la evolución económica y social experimentada en los últimos tiempos, lo que ha propiciado variaciones en el régimen jurídico de los contratos. El tráfico comercial ha dado lugar a la aparición de varias modalidades contractuales, diferentes a las tradicionales.

El proceso de contratación económica presenta tres etapas fundamentales y diferenciadas: la negociación, oferta y concertación del contrato y la ejecución. La primera etapa equivale a la etapa que reviste una importancia excepcional, ya que la misma culmina en la concertación del contrato. En la práctica, dentro del marco de contratación del sistema empresarial cubano, no se le dedica el tiempo suficiente a esta primera etapa, tendiendo a utilizar contratos muy próximos al llamado “contrato de adhesión”, restringiendo el proceso negociador al mínimo, por razones de tiempo y de falta de cultura jurídica y de mercadotecnia por parte del personal involucrado en la actividad.

Para que un contrato cumpla su objetivo, debe ser elaborado con rigurosidad, debiendo efectuar previamente un análisis exhaustivo de las obligaciones recíprocas de ambas partes. En esta etapa del proceso deben intervenir y participar todas las

áreas de la empresa, a fin de asesorar, como especialistas, la conformación de las cláusulas del contrato que tienen que ver con su actividad, elemento que pocas veces se toma en cuenta a la hora de concebir y redactar el documento. En la elaboración del contrato económico, también deben tomarse en cuenta las experiencias adquiridas de contratos anteriores con características similares, para prever y evitar dificultades, imprecisiones y posibles omisiones.

Hay que tener en cuenta, además, la relación contrato-plan. Todo contrato tiene como última finalidad el cumplimiento del plan de la economía y en este sentido se debe trabajar. También hay que tomar en cuenta el objeto social aprobado para la entidad encargada de ejecutar la producción o el servicio contratado. Los términos y condiciones del contrato, deben estar encaminados a asegurar la utilización eficaz y eficiente de los recursos materiales y financieros de las partes contratantes. (Fidencio Sánchez Triana, 2004)

En segundo momento la oferta y concertación del contrato, donde la iniciativa contractual la lleva la parte del contrato encargada de ejecutar la prestación objeto del mismo. La misma debe hacerse tomando en cuenta lo legislado por el Decreto Ley 304, de la Contratación Económica de 2012¹, que establece para esta etapa del proceso. Y por último la ejecución del contrato, etapa muy importante, ya que comprende el cumplimiento de las obligaciones concertadas durante el plazo de vigencia del contrato y es en esta donde se generan los incumplimientos de los que se derivan las reclamaciones comerciales. (Narciso Cobo Roura, n.d.)

En dicha norma se consigna una definición de contrato económico. Se entiende por aquel, el que tiene por causa y expresa jurídicamente las relaciones económicas, monetario-mercantiles, entre los sujetos económicos, establece las obligaciones emergentes de las mismas, a fin de asegurar la cooperación organizada para la ejecución del Plan Único de Desarrollo Económico-Social de la Nación.

¹ En lo adelante Decreto Ley 304.

La existencia de un procedimiento dedicado a organizar la actividad de contratación en las entidades, le permite establecer las funciones, tareas y responsabilidades de cada uno de los trabajadores, funcionarios y directivos involucrados en el proceso, le imprime un carácter homogéneo a la actividad contractual dentro de la organización. Contribuye a organizar y perfeccionar la documentación que respalda el vínculo comercial, a sistematizar las gestiones encaminadas a garantizar el óptimo cumplimiento de los acuerdos pactados y eleva la cultura empresarial en materia de negociación y contratación. Permite el control del cumplimiento del procedimiento desde el punto de vista interno, instrumentando la forma de ejecutarlo. Garantiza además, el cabal cumplimiento de las disposiciones estatales, adecuándolas oportunamente a las particularidades de la organización, lo cual facilita su implementación en la práctica, a partir del conocimiento de los procesos que desarrolla la entidad enmarcado en el entorno. (Marta Valdés Domínguez, s. f.)

En Cuba el sistema contractual empresarial, no está muy distante de lo establecido en la doctrina, tanto civil como en materia económica, la que en muchos casos se mezclan y resultan de aplicación supletoria las normas reguladoras de la contratación dispuestas en el Código Civil Cubano en su artículo 436.6 se establece como obligaciones del porteador la de prestar el servicio dentro del término indispensable, cuando se trate de bienes perecederos y puede rechazar aquellos cuyo estado no permita el cumplimiento de esta obligación. En consecuencia con lo dispuesto en la norma positiva sustantiva, en materia de contratación económica el Decreto 310/2012, el que en su artículo 120, de modo más específico regula que por el contrato de transporte terrestre de carga, el porteador se obliga a transportar cargas, desde el origen al destino acordado, en el plazo convenido o según el itinerario, y el cargador se obliga a pagar el servicio de conformidad con lo previsto, a lo que se suma que la política contractual cubana actual ha previsto la posibilidad de las aplicación de las legislaciones civil y de comercio vigentes al contrato económico.

Es el Contrato de transporte de carga, definido en el Decreto 310/2012 como el contrato mediante el cual el porteador se obliga al traslado de productos o bienes al punto de destino acordado, y a entregarlos a la persona facultada en el plazo y

condiciones convenidos y a esos efectos, el cargador se obliga a poner a su disposición la carga en la forma que se establezca y a pagar el precio que corresponda de acuerdo a las tarifas oficiales y vigentes.

La progresiva implantación del transporte multimodal en estos días reclama, consecuentemente, una regulación jurídica capaz de dar respuesta a todos y cada uno de los problemas que su régimen jurídico plantea. Para ello, la diversa normativa internacional reguladora en esta materia aborda un doble frente. Por un lado, las normas que se ocupan de ordenar y articular la combinación de una pluralidad de modos de transporte, y se ha denominado pluralidad objetiva del transporte multimodal. Por otro lado, están aquellas otras que centran su ámbito de actuación sobre los sujetos intervinientes y las diferentes situaciones que pueden llegar a establecerse entre ellos, regulando, por tanto, la pluralidad subjetiva de esta modalidad de transporte plural.

La búsqueda del método para lograr una redacción del contrato que posea una buena calidad técnica, que consiste en un contenido exacto a los que las partes se propusieron convenir, sin lagunas, ambigüedades, oscuridad, ni contradicciones, es un lugar común en la práctica jurídica actual, se trata de los contratos (privados) redactados por las partes, principalmente el contrato económico, que es de tan abundante utilización. Las relaciones contractuales en la economía cubana están inmersas en la adecuación e implementación de los preceptos del Decreto Ley 304, y el Decreto 310², De los tipos de contratos ambos de fecha 1 de noviembre de 2012, proceso del que no escapan los operadores de las relaciones comerciales, por lo que medir y prever el alcance de los compromisos asumidos en los contratos es de vital importancia.

Específicamente, el contrato de transporte terrestre de carga, es el que utiliza la UEB Cereales Cienfuegos, y uno de los más usados, puesto que, geográficamente cuenta con un puerto, y el centro de carga y descarga de ferrocarril se encuentra en la provincia de Villa Clara, por lo que hay que asumir todo el agrupe y desagrupe de

² En lo adelante Decreto 310.

estas mercancías, utilizando vehículos automotores y ferrocarril. Sucediendo que, en la inmensa mayoría de los contratos suscritos no se protege correctamente las mercancías³, el medio de transporte y los operarios que intervienen en esta actividad a través del contrato pactado, ya que no se vinculan estos medios en función del elemento común que es la carga. A la vez que para una misma carga se utilizan diferentes medios de transporte sin un nexo entre el cargador, porteador, remitente y destinatario. Desde el punto de vista nacional no se cuenta con una construcción dogmática del contrato de transporte multimodal, de este contrato. Aunque es válido señalar que el mismo cuenta con una definición en el Decreto 310.

Para la investigación se trazó como **problema científico** de la investigación, ¿Cuáles son los elementos teórico-jurídicos del contrato de transporte multimodal vía terrestre de carga que permiten su utilización por la UEB Cereales Cienfuegos?

Para dar solución a esta problemática se plantearon los siguientes objetivos:

Objetivo General:

➤ Determinar los elementos teórico-jurídicos del contrato de transporte multimodal vía terrestre de carga que fundamentan su utilización por la UEB Cereales Cienfuegos.

Objetivos Específicos:

➤ Sistematizar los criterios doctrinales en torno al contrato de transporte multimodal vía terrestre de carga.

➤ Analizar las principales normas jurídicas que regulan el contrato de transporte terrestre de carga en Cuba como fundamento para el contrato de transporte multimodal vía terrestre de carga.

³ El porteador multimodal es responsable de la pérdida o el daño de las cargas o equipajes, así como del retraso en su entrega mientras estén bajo su custodia o cuidado, a menos que pruebe que actuó con la debida diligencia.

- Identificar los elementos teórico-jurídicos del contrato de transporte multimodal de carga vía terrestre de carga.

Hipótesis:

La sistematización de los criterios doctrinales en torno al contrato de transporte multimodal vía terrestre de carga, el análisis de las principales normas jurídicas que lo regulan y la identificación de los elementos personales, reales y formales del contrato de transporte multimodal vía terrestre de carga, posibilita su aplicación por la UEB Cereales Cienfuegos.

Para la investigación se utilizaron los métodos reconocidos por la Metodología de la Investigación Socio jurídica, los que se complementan con el fin de alcanzar los objetivos planteados en la misma, siendo explicados de la siguiente manera:

Del Nivel Teórico:

Método Teórico Jurídico: se empleó en toda la investigación desde su concepción hasta el momento de elaborar las conclusiones y el trabajo final y en el análisis de los conceptos relacionados con el contrato de transporte multimodal de carga y transporte de carga.

Método Exegético – Analítico: este método se utilizó para realizar el análisis de las diferentes normas jurídicas de aplicación al contrato de contrato de transporte multimodal vía terrestre de carga y el transporte de carga, así como la relación de la norma con la realidad existente.

Método Histórico-lógico: Posibilitó el conocimiento de los antecedentes de los contratos de transporte terrestre de carga y transporte multimodal vía terrestre de carga, en el contexto cubano.

Del nivel empírico se utilizó el método sociológico, dentro de este las técnicas de:

Revisión de documentos: se aplicó con el objetivo de verificar la implementación del régimen obligacional en el transporte terrestre de carga del contrato que se utiliza UEB de Cereales Cienfuegos, y que interviene más de un medio de transporte, a la vez se tomó en consideración otras experiencias.

Entrevistas. Se entrevistaron a los 5 comerciales que están a cargo de la contratación y seguimiento de las cargas, con el propósito de indagar sobre la necesidad que tiene la UEB Cereales Cienfuegos, de la búsqueda de una alternativa de solución a los problemas que presentan con la transportación de la carga, así como la posibilidad de inclusión de un nuevo contrato.

La **novedad del tema** se precisa en la adecuación e integración de las normas relativas a la contratación económica referidas en el Decreto Ley 304 y Decreto 310 para los contratos económicos, y las disposiciones emanadas de la dirección nacional del Ministerio de Transporte. Además el análisis doctrinal permite que sea interpretado para otros tipos de contratos, y no se ha encontrado referentes en el MINAL de trabajos con esta perspectiva.

Resultados esperados: El informe de los resultados de esta investigación podrá constituir un material de consulta obligada y consolidada sobre el contrato de transporte multimodal vía terrestre de carga y su implementación para los transportistas, desde la sistematización de los criterios doctrinales, basado en el análisis de las principales normas jurídicas que regulan el contrato de transporte terrestre de carga en Cuba, como fundamento para identificar sus elementos teórico-jurídicos.

La tesis se estructurará en dos capítulos. El capítulo 1 titulado fundamentos teóricos jurídicos del transporte multimodal de carga de se analizan los aspectos teóricos sobre la contratación. Y para la comprensión del tema en cuestión se realiza una aproximación a los criterios de clasificación de las obligaciones. Se emiten consideraciones en torno a los Contratos y proformas de contrato, para finalmente dejar por sentado el tratamiento doctrinal al Contrato de Transportación multimodal de Carga.

El capítulo 2 se titula Consideraciones en torno a la construcción dogmática del contrato de transporte multimodal vía terrestre de carga, estudio de caso. Se analiza desde el punto de vista legislativo el contrato de transporte de carga, desde la experiencia con la aplicación del Decreto Ley 15/78, Normas básicas para los

contratos económicos y el Decreto 87, de 21 de mayo de 1981, "Reglamento de las Condiciones Generales del Contrato de Transporte de Carga". Se caracteriza UEB Cereales Cienfuegos, como parte del estudio de caso. Finalmente se identifican los elementos teóricos-jurídicos necesarios para la utilización del contrato de transporte multimodal terrestre de carga. Posteriormente, se brindan las conclusiones y recomendaciones de la investigación, y se le unen en carácter de anexos las técnicas utilizadas.

Capítulo 1: FUNDAMENTOS TEÓRICOS – JURÍDICOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGA

1.1 Generalidades en torno a la institución del contrato

En la medida del progreso y complejidad del desarrollo económico y social, los contratos, como relación jurídica, se han multiplicado y perfeccionado. Han llegado a constituirse en la forma de expresión de las relaciones económicas actuales. El Derecho Romano es un ejemplo de como fueron desarrollándose las relaciones mercantiles. El primer contrato que conoció el Derecho Romano fue la *stipulatio*, o sea, la promesa sujeta a rituales o formalidades. Esto impedía otorgar eficacia obligatoria a todos los pactos o convenciones que no habían sido realizados bajo la rígida regla de la solemnidad en la transacción. (Nancy Ojeda Rodríguez, 2001)

Los primeros contratos fueron conocidos como contratos reales, se definen como aquellos que por la exigencia intrínseca de la entrega de la cosa, posteriormente los consensuales, los que eran el producto de la flexibilización que iba experimentando el uso de la forma en el desarrollo comercial de la sociedad romana. Con el desarrollo de las relaciones económicas se hizo necesaria la eliminación de la rigidez formal, incrementando el valor a la voluntad de las partes. También la invención de la escritura, contribuyó a la estabilidad y fijeza a la expresión de las voluntades contratantes. El uso de la moneda, como nuevo elemento cambiario en las relaciones mercantiles, facilitó las modificaciones y dio lugar a nuevos tipos de relaciones jurídicas contractuales.

A diferencia de la Edad Media, donde la contratación careció de posibilidades de utilización, por la extinción de la vida urbana, que trajo como consecuencia la desaparición de la actividad comercial y del dinero, a principios del desarrollo de la burguesía se revivió y revitalizó la institución del contrato, para el desarrollo y garantía de las relaciones mercantiles. Es, sin lugar a dudas, el Derecho Canónico el que otorga mayor relevancia al consenso y a la voluntad como fuente de obligación entre las partes contratantes, la matriz del principio de la buena fe y del *pacta sunt*

servanda, es esencialmente canonista. Criterio este que ha prevalecido hasta la actualidad. (Nancy C. Ojeda Rodríguez, 2002)

En cuanto a la conceptualización moderna del contrato el criterio de la MSc. Teresa Delgado Vergara es el más acertado al plantear que: “el contrato es un acto jurídico bilateral para cuya existencia se requiere la manifestación de voluntad de dos o más personas; las que, reconociendo distintas causas y tendientes a diferentes fines, han de coincidir necesariamente para formar el consentimiento del que se ha de derivar los efectos obligatorios de la manifestación de voluntad”. (Teresa Delgado Vergara, s. f.). Todo consentimiento, en este sentido, resultará obligatorio, aunque no todo contrato reconocerá como base de su eficacia el mero consentimiento. Este concepto aparece reflejado de manera abstracta en la regulación positiva cubana. El artículo 309 del Código expresa que: “mediante el contrato se constituye una relación jurídica o se modifica o extingue la existente”. Aunque el legislador cubano no hace referencia expresa al término obligación, es obvio que es a este tipo de relación jurídica a la que se refiere, toda vez que el contrato es la fuente principal de las obligaciones. (Asamblea Nacional de Poder Popular, 1987)

La doctrina civilista sostiene que la autonomía de la voluntad ha perdido su vigencia con el decursar de los años, hecho que se pone en evidencia debido a la intervención creciente del Estado en la Economía con la proliferación de las normas de *ius cogens* entre otras transformaciones que la dogmática contractual ha experimentado. En la sociedad contemporánea el Estado ha intervenido en la definición y configuración de la autonomía privada para moderar el exceso en el ejercicio de las libertades individuales de los grupos de poder industriales, financieros, profesionales, en detrimento del particular que pretende defender su actuación bajo los principios de libertad, igualdad y seguridad jurídica de sus transacciones. Por su parte la autonomía de la voluntad tiene su expresión en el Código Civil Cubano en el artículo 312 que establece que: “las partes pueden establecer los pactos, cláusulas y condiciones que estimen por conveniente, salvo disposición legal en contrario”, haciendo de esta forma alusión

expresa únicamente a la ley como limitación a la libertad contractual.

1.1.1 Definición y estructura contractual

Para el latín *contractus*, procedente del verbo *contrahere*⁴, para el Derecho *vinculum*⁵ *iuris*, o sea, acuerdo de voluntades, en virtud del cual se crea, modifica o extingue una relación jurídica. Pero al elemento volitivo y consensual se une el elemento subjetivo, es decir, que es un acuerdo que se crea entre dos o más personas, poseedoras de capacidad volitiva y legal, que crea derechos y obligaciones entre ellas, destinado a producir efectos jurídicos. (Miguel Ángel Gallardo Ortiz, 1990)

El efecto jurídico que crea, constituye un acto jurídico especial, un negocio jurídico. Según Lasarte, el contrato, *lato sensu*, es todo acuerdo de voluntades tendente a producir efectos jurídicos. En ese acuerdo subyace obviamente un intercambio económico, por lo que se ha afirmado que el contrato es el traje jurídico de una operación económica. Lo cual es la base de su carácter patrimonial, y por ende implica prestaciones susceptibles de valoración económica. (Carlos Lasarte, 1990)

Coincidentemente, Yeney Acea Valdés, expresa que el contrato es un acto jurídico bilateral para cuya existencia se requiere (...) la manifestación de voluntad de dos o más personas; las que, reconociendo distintas causas y tendientes a diferentes fines, han de coincidir necesariamente para formar el consentimiento (...) del que se ha de derivar los efectos obligatorios de la manifestación de voluntad: todo consentimiento, en este sentido, resultará obligatorio, aunque no todo contrato reconocerá como base de su eficacia el mero consentimiento. (Yeney Acea Valdés, 2012)

La regulación positiva cubana, Código Civil, en su artículo 309 expresa que mediante el contrato se constituye una relación jurídica o se modifica o extingue la existente. Aunque no se establecen particularidades respecto a la relación que se crea, si se reconoce de forma general la existencia de la relación contractual. Sin embargo, en su artículo 310 deja por sentado que el contrato se perfecciona desde el momento en que las partes manifiestan recíprocamente y de modo concordante su voluntad. Ante

⁴ Lo contraído.

⁵ Negocio jurídico.

los criterios expuestos no queda menos que expresar que el contrato, tal y como se conoce hoy en día, no es más que un acuerdo de voluntades entre las partes contratantes, el que implica una contraprestación económica, y donde cada uno de los concertantes se constituyen en sujetos de derechos y obligaciones.

Los contratos, pasaron por varias etapas, tanto desde su contenido económico, hasta las formalidades requeridas basadas en la consensualidad, oralidad o escritura. De esto se desprende una serie de elementos esenciales para la concertación del contrato, o de elementos naturales o accidentales, que de alguna manera o por acuerdo de las partes van a tener incidencia en la ejecución del vínculo jurídico. Unos fundamentales para su nacimiento, y otros relacionados con su plena validez. Como elementos esenciales se tiene aquellos sin los cuales el contrato no puede existir, no pueden faltar nunca, ya que de su presencia depende la vida misma del acto negocial. Imprescindibles para su efectividad, independientes de la voluntad de las partes, imprescindibles y necesarios para la existencia del negocio. (Narciso Cobo Roura, 2005)

El Derecho Canónico está reflejado en la doctrina actual, en la que el consentimiento era requisito *sine qua non* para la existencia y validez de los mismos. Este elemento esencial de carácter subjetivo, supone la facultad de que las personas puedan emitirlo de manera racional y consciente y con las condiciones que exige el Derecho para que produzcan efectos jurídicos. Además de que no exista ninguna circunstancia o vicio que excluya o disminuya esa cualidad, que sea manifestado o exteriorizado, y la concordancia entre la voluntad real y la declarada. El consentimiento no es más que el reflejo de la voluntad de las partes.

Coincidentemente, con lo anterior, Díez Pícaso considera que, la voluntad en el contrato es, ante todo: “libertad de contratación, lo que significa la libre opción del individuo entre contratar y no contratar, es decir, significa la libertad de constitución de la relación contractual; con libertad, por tanto, de elección del otro contratante. Significa además la libertad de elección del tipo contractual (...) Significa, por último, la posibilidad de modificar también libremente, en los contratos regulados por la Ley,

el contenido legal de estos contratos, sustituyéndolo por otro distinto”. (Luis Díez Picazo, 1996)

Para Albaladejo el consentimiento consiste en la concordancia de las dos o más voluntades de las partes que celebran el contrato, sin cuyo consenso no puede llegar a formarse el contrato. (Manuel Broseta Pont, 1994) Por lo que no es suficiente que expresen su acuerdo de concertar el contrato, sino que es necesario que lleguen a un consenso sobre el contenido del mismo y los intereses particulares de cada uno. Resulta que las partes deben tener la capacidad legal necesaria para emitir su voluntad de modo racional, tener aptitud para ser titulares de derechos y obligaciones. Para Puig Brutau, 1987, el consentimiento contractual comprende dos aspectos fundamentales y bien diferenciados: por una parte, lo relativo a la capacidad para consentir y por la otra, lo relativo a la efectiva prestación del consentimiento. (Luis Díez Picazo, 1996)

Igualmente Díez-Picazo expresa que no se trata de que el consentimiento pueda o no ser prestado, sino de que el negocio jurídico generado por ese consentimiento sea o no un negocio jurídico válido y eficaz, pues la capacidad no debe entenderse como un presupuesto de la existencia del consentimiento, sino como un presupuesto de la validez y eficacia del negocio, por lo que más que de capacidad para consentir debe hablarse simplemente de capacidad para contratar. Como otro de los elementos esenciales del contrato de carácter objetivo está el objeto, que no es más que el fin práctico que trata de lograr la parte oferente del contrato con su oferta, o la prestación debida, o la cosa o bien sobre la que versa el negocio. El cual por demás debe ser determinado, posible y lícito. Se concreta, materialmente, en la obtención de una cosa, una prestación, un servicio o una abstención. (Luis Díez Picazo, 1996)

Según Albaladejo, el acuerdo de voluntades de las partes debe recaer sobre algo, ese algo no es parte del mismo contrato sino entidad sobre la que aquél versa, por tanto no debe entenderse al objeto como requisito o elemento constitutivo del contrato. Para De Castro, no es más que la representación común de las partes acerca de un sector de la realidad social (materia) que acotan con relación al

contrato determinado que celebran entre sí, sobre el cual recae el consentimiento. (citado por Jorge Adame Goddard, 2009)

Si el objeto es una cosa, ésta debe tener como requisitos encontrarse en el comercio, existir en el momento del contrato o una existencia posible, estar determinado o ser determinado de un modo cierto, en cuanto a su especie. Por otra parte si el objeto es la obtención de una prestación, deben reunir como requisitos que el servicio sea viable, que el servicio sea lícito, y que sea determinable.

La causa es otro elemento del contrato, forma parte de éste y de sus efectos propios, derivados de él. Este elemento no se encuentra dentro de los motivos subjetivos de los contratantes o en los fines personales o individuales, sino en la razón determinante de la obligación asumida por el contratante, o sea, la contraprestación o prestación de las partes. La causa en el negocio jurídico se explica objetivamente, como razón jurídica económica del negocio, la razón por la cual el Estado le concede tutela, regula y protege jurídicamente. (Carlos Alberto Gherzi, 1999)

En cuanto al cuarto y último elemento se encuentra la forma, aunque generalmente las legislaciones, no establecen la forma como elemento esencial de los contratos. Lo cual no excluye las limitaciones que se puedan determinar en el orden de fondo, ni la necesidad de la forma como modo expreso del consentimiento, sino como necesidad de una forma determinada, impuesta por la ley a las partes contratantes, a falta de la cual el contrato puede ser declarado ineficaz. Se determina como expresión a la voluntad interna y le da valor social jurídico. En aquellos supuestos casos en que la propia ley establezca una forma para el contrato, las partes podrán compelerse mutuamente a cumplimentar el requisito formal. (Leonardo Pérez Gallardo, 2000)

El Código Civil Cubano en su artículo 315, dispone que: “si la ley exige el otorgamiento de escritura pública u otra forma especial para la celebración del acto, las partes pueden compelerse recíprocamente a cumplir esa formalidad siempre que exista constancia, por otro medio, de haber intervenido el consentimiento y demás requisitos necesarios para su validez”. Sin embargo, de la lectura del precepto no se

puede precisar las formalidades específicas para la concertación del contrato, sólo se compele al cumplimiento en el supuesto de que la ley lo exija, pero sí presupone para la validez del acto que se haya hecho manifiesto el consentimiento de las partes y demás requisitos, es decir, que la norma sustantiva no prevé el cumplimiento de una formalidad para la concertación del contrato, ni tampoco hace depender de ello su eficacia.

El elemento natural normalmente acompaña al contrato y aparece como desprendidos de su índole particular. De éste no depende el nacimiento del contrato, sino que incide más sobre su contenido y efecto, su existencia depende de una disposición legislativa, y de la voluntad de las partes. Los elementos accidentales modifican el fondo y la forma abstracta del contrato, depende de la voluntad de las partes su incorporación al contrato, de la autonomía de la voluntad. De ellos no depende la existencia del acto jurídico, están definidos en la doctrina y en las legislaciones civiles y de los cuales depende, luego de que son incorporados al contrato, el cumplimiento de las obligaciones.

La condición, como uno de estos elementos es agregada al contrato cuya función es la producción o extinción de los efectos del mismo, en dependencia de un acontecimiento futuro e incierto. El Código Civil Cubano en su artículo 53.1 establece que “El nacimiento, la modificación o la extinción de los efectos de un acto jurídico pueden hacerse depender de una condición, o sea, un acontecimiento futuro e incierto.”(Nancy de la Caridad Ojeda Rodríguez, 2003)

El apartado 2 del precepto antes mencionado dispone que “Si el acto se celebra bajo condición suspensiva, sus efectos solo se producen al cumplirse la condición, sin retroactividad. Durante el tiempo en que la condición esté pendiente de cumplimiento el obligado debe abstenerse de realizar cualquier acto que pueda frustrar o perjudicar el derecho subordinado a ella, so pena de tener que indemnizar al titular, en el supuesto de que la condición se cumpla, por los daños que por este motivo le haya causado. Así mismo, el apartado 3 prescribe que: “cuando el interesado en que no se cumpla la condición suspensiva impida su cumplimiento, la condición se considera

cumplida”. En cuanto a la condición resolutoria el propio artículo 53.4 hace depender el cumplimiento del contrato de la condición estipulada, de tal manera que: “si el acto se celebra bajo condición resolutoria, sus efectos se producen de inmediato, pero cesan al cumplirse la condición”. En este caso, la resolución no tiene carácter retroactivo y los efectos producidos hasta entonces no pierden su eficacia.

Otro de los elementos accidentales es el término, mediante el cual se determina el momento en que el contrato debe comenzar a producir o cesar de producir efectos. A diferencia del anterior, que se caracteriza en la certeza de hecho, este puede ser incierto en el “cuando”, pero ha de ser siempre cierto en el “Sí”. El término puede tener efectos suspensivo y resolutorio, cierto y determinado o cierto e indeterminado. (Antonio Díaz Pairo, 1945)

La norma sustantiva cubana en su artículo 54.1 establece que: “la exigibilidad o la extinción de los efectos de un acto jurídico puede hacerse depender de un término, o sea, de un acontecimiento futuro y cierto; si el acto se celebra bajo término suspensivo, el derecho nace al celebrarse el acto, pero sólo es exigible desde el momento en que ocurre el acontecimiento constitutivo del término; si el acto se celebra bajo término resolutorio se aplican los principios que rigen los actos sujetos a condición resolutoria”.

En cuanto al modo, este se impone mediante una carga al beneficiado, por un acto de liberalidad del cual nace una obligación que depende de la voluntad de quién la benefició. La validez de contrato donde se utilice el modo, no depende del cumplimiento de condición alguna, ya que ello obliga al favorecido con la liberalidad al cumplimiento de la carga. (Guillermo Borda, 1993)

De igual forma el Código Civil Cubano dispone en su artículo 55 que “En los actos jurídicos gratuitos, la parte que otorga el beneficio puede imponer al beneficiario la obligación de efectuar una prestación en su propio interés, o en interés de un tercero, siempre que no desnaturalice el carácter gratuito del acto.” No obstante a lo anterior la propia norma establece determinado requisito para este elemento, prescribiendo que “El modo a que se refiere el apartado anterior ha de ser lícito y posible; en caso

contrario, se tiene por no puesto, subsistiendo el acto.” Y en cuanto a su cumplimiento establece que “El incumplimiento del modo por parte del beneficiario lo hace responsable de los daños y perjuicios que se causen por este motivo.”

1.1.2 Clasificación contractual

Los contratos han sido objeto de varias clasificaciones. Para los romanos éstos eran verbales, literales, reales y consensuales, nominados o innominados. Para la doctrina general éstos se clasifican de acuerdo a la naturaleza de los vínculos que produce en unilaterales, los que originan obligaciones para una de las partes del contrato; en bilaterales, los que establecen relaciones recíprocas para ambas partes contratantes. Siguiendo esta clasificación están los onerosos, los que cada parte obtiene o persigue una compensación económica; los conmutativos, los que cada una de las partes tienen en cuenta la adquisición de un equivalente de su prestación pecuniaria; los aleatorios o de suerte donde cada una de las partes cuenta con la adquisición de un equivalente de su prestación, no bien determinada en el momento de celebrarse el contrato, sino que esta sujeta a un acontecimiento posterior e incierto, donde los contratantes corren un riesgo de ganancias o pérdidas. (Carlos Alberto Gherzi, 1999)

Están también los contratos gratuitos, donde una de las partes proporciona una utilidad a la otra parte, sin recibir nada a cambio. Se atiende además a los requisitos para su formación, ya sean estos consensuales, es decir, los que se perfeccionan con el mero acuerdo de voluntades; y los reales, los que requieren además del consentimiento, la entrega de un bien, por una de las partes a la otra, o a un tercero. Están los solemnes, que exigen una formalidad especial para su celebración.

La clasificación de acuerdo a su naturaleza independiente o relacionada en preparatorios, es la tienen por objeto crear una situación de derecho como preliminar necesario para la celebración de otros contratos; en principales, los que suplen por sí mismos un fin contractual propio y subsistente, sin relaciones necesarias con ningún otro contrato; y se encuentra la que incluye a los contratos accesorios, que sólo pueden existir por consecuencia o en relación con otro contrato anterior. Y por último

la que atiende a su denominación, y comprende a los contratos nominados, que son aquellos regulados en la legislación y los innominados, cuyos elementos no integran ninguna de las figuras contractuales reguladas y definidas en la legislación. (Leonardo Pérez Gallardo, 2000)

1.1.3 Los contratos marco y bases permanentes de contratación

Tanto el contrato marco como las bases permanentes de no contratación, no llegan a consumir el acuerdo, sino que establecen un conjunto de aspectos generales que se concretarán con posterioridad. Es decir, norman las relaciones entre las partes que, bajo sus postulados, conseguirán luego llevar a efecto otros contratos o, al menos, actos o transacciones particulares que aunque constituyan verdaderos nuevos contratos, tendrán una relación de accesoriedad con el contrato anterior y quedarán amparados por los acuerdos de aquel en todos los aspectos generales o que no se contradigan con posterioridad. El Decreto Ley 304 define en el artículo 18 como bases permanentes de la contratación "...aquellas indicaciones o líneas generales que se tendrán en cuenta para la contratación". Por su parte el derogado Decreto Ley 15, en su artículo 11 establecía: "las personas jurídicas estatales comprendidas en las presentes normas básicas podrán convenir bases permanentes de contratación a fin de facilitar la concertación, ejecución e interpretación de los contratos económicos que deban suscribir entre sí". El cuerpo legal anterior aunque no define exactamente, deja claro de que se trata, con la limitación que sólo era posible para las entidades estatales, lo que en la norma nueva se amplía para todos los sujetos. (Narciso Cobo Roura, 2012)

Por lo que, las bases permanentes de contratación son precisamente eso, bases de determinada durabilidad, en la cual se fijan los aspectos invariables de la relación entre las partes de vínculos estables durante varios años o periodos de la planificación. Resulta superfluo y económicamente desacertado que dos entidades que año tras año tienen relaciones en iguales condiciones, año tras año acuerden el lugar de la entrega, los aspectos de la transportación, la calidad, el plazo y las condiciones del pago, las penalidades por incumplimientos, los periodos de aviso

previo, la solución de conflictos y otros muchos aspectos que no cambiarán durante varios periodos de contratación. Lo conveniente es el uso de bases permanentes de contratación donde se fijan todos los aspectos que se perpetúan, mientras, todos los años se suscribe un contrato que contiene las cuestiones que han de variar para la etapa.

En el propio precepto del Decreto Ley 304 en cuanto a contrato marco se especifica “Los contratos marcos son aquellos contratos cuyas cláusulas, ya definidas, exigen precisiones que se concretarán en el futuro” de manera que el contrato marco se asemeja a las bases permanentes de contratación en su carácter normativo, pero tiene mayor grado de concreción. El contrato marco fue muy utilizado a partir de la década de los noventa, cuando ocurrió el clímax de la inestabilidad en las relaciones económicas, pero al volver en alguna medida la estabilidad, el uso o más bien el abuso del contrato marco se ha convertido en una práctica, la inmensa mayoría de los contratos que se llevan a efecto tienen la característica de no concretar aspectos importantes como las cantidades y oportunidades de las entregas que las partes se han de realizar durante el periodo de vigencia del contrato, sustituyendo el contrato de suministro por el llamado “marco de compraventa”.

Contrato marco es el “contrato tendiente a la conclusión, eventual y rápida, según las modalidades previstas de antemano, de contratos de aplicación o de ejecución. Se trata de un verdadero contrato, y no de un mero acuerdo de negociación, o carta de intención (...). De alguna manera se aproxima al contrato tipo (...), porque fija reglas generales para regular la conducta de las partes”. “El contrato marco tiene como finalidad la *affectio modulus*, que consiste en la voluntad de celebrar sucesivos contratos de aplicación bajo un régimen predeterminado. Estos contratos de aplicación, o de ejecución, son contratos distintos, por lo cual hay un doble consentimiento: el prestado al celebrar el contrato marco, y el prestado al celebrar cada contrato de aplicación”. (A. Alterini Atilio, 1999)

Se le ha llamado en la práctica “contrato marco” también a un contrato que se lleva a efecto entre dos ministerios u organismos nacionales, entre grupos empresariales o

entre empresas nacionales, por el cual establecen las bases de los contratos que suscribirán sus dependencias en las distintas provincias, denominación que aunque no coincida con la definición legal, es correcta siempre que las dependencias tengan personalidad jurídica, porque en caso contrario no es un contrato marco, es simplemente un contrato, porque al no tener – las dependencias – personalidad jurídica no podrían obligarse y todos los actos que hicieran posteriormente vendrían a convertirse en actos de ejecución del contrato que vincula a las respectivas entidades a que pertenecen, aunque formalmente aparenten nuevos contratos.

1.2 Aproximación a los criterios de clasificación de las obligaciones

Existen numerosas clasificaciones de obligaciones, teniendo en cuenta disímiles aspectos, dentro de lo que se encuentran como más aludidos, los del punto de vista doctrinal y práctico. La mayoría de los autores parten para esto, atendiendo a la razón de su origen o fuente, ya sean voluntarias, como aquellas que surgen de la voluntad de la persona que intervienen en el acto jurídico que les da vida, entendida como el acto jurídico por excelencia que genera obligaciones en el contrato. También están las conocidas como penales o delictivas, provenientes de la comisión de ciertos delitos, las culposas emanadas de la comisión de un hecho ilícito de naturaleza civil que causa daño a otra persona, y por último las legales que responden a hechos concretos de variadas características, que la legislación actual vigente regula como generadora de obligaciones, como efecto de esta restitución económica está la devenida del enriquecimiento indebido o de la gestión sin mandato o como efecto de indemnizar por daños o perjuicios ocasionados por lo que se considera una infracción del deber jurídico general de no causar daño a otro impunemente, como es el caso de las actividades ilícitas que generan riesgos. (Natacha T Mesa Ojeda, 2005)

La relación jurídica de obligaciones, teniendo en cuenta la cantidad de personas que integran los supuestos de ellas pueden configurarse como unipersonales o pluripersonales, la primera en la cual existe una sola persona natural o jurídica en cada uno de los sujetos activos y pasivos, y en la segunda como aquella en que existen

varias personas naturales o jurídicas, como sujeto activo, o como sujeto pasivo. La pluralidad de personas en uno ambos sujetos de la relación jurídica obligatoria, estas han de adoptar determinada forma organizativa, de lo cual se deriven la obligaciones pluripersonales mancomunadas y la obligaciones pluripersonales solidarias. Esta pluralidad de personas puede ser originaria o inicial y derivada o sobrevenida, o sea, que dependerá si la obligación es pluripersonal desde la creación o por el contrario al constituirse era pluripersonal y por circunstancias posteriores de variada naturaleza se convierte en pluripersonal.

Es innegable el espíritu de la solidaridad en la concepción misma de la obligación, aunque la mancomunidad es por regla general la que establece que a falta de estipulaciones expresa, la solidaridad existe sólo en los casos previstos en la ley. Por tanto, para que la obligación pluripersonal se constituye con carácter solidario es decisiva la voluntad de las partes que tendrán que hacerla expresamente y solo a falta de esta determinación podrá refutarse solidaria la obligación cuando aquella así lo establezca, pero contrario rige la presunción de mancomunidad y de no solidaridad. Criterio que se considera como una manifestación del principio *favor debitoris*. (Nancy C Ojeda Rodríguez, 2002)

La divisibilidad o indivisibilidad de la prestación es una distinción que alcanza relevancia en el caso de que exista pluralidad de sujetos. Se suele considerar como una de la variante de organización de tal pluralidad. Cuando existe un solo deudor y un solo acreedor la divisibilidad o no de la prestación no genera ni modifica la forma en que el grupo debe cumplir, el no está facultado cuando la prestación es divisible para proceder a un cumplimiento parcial, a menos el acreedor acepte tal forma de pago. Aun cuando en las obligaciones existe indivisibilidad de la prestación y pluralidad de sujetos se produce un sistema de organización que debe ser considerado como mancomunidad en sentido estricto.

Los interesados son los que podrán, a partir del negocio jurídico concertado, organizar, como consideren, el régimen de las obligaciones que crean y el tipo a que han de pertenecer, correspondiendo a la ley establecer los criterios finales,

supletorios o interpretativos para decidir el modelo organización cuando los interesados no lo hayan previsto o sus declaraciones sean, podrán adoptar la forma de mancomunadas o parciarias. (Vicente Rapa Álvarez, 1991)

El objeto de la obligación ha sido clasificado por la doctrina para su mejor comprensión, entendido como la prestación que puede subclasificarse teniendo en cuenta la naturaleza de la prestación, el número de prestaciones, si la prestación es susceptible de ser cumplida por partes y por el orden en que viene consideradas las varias prestaciones en una misma obligación. De acuerdo a la primera estas pueden ser obligaciones positivas, que consisten en la realización de determinada actividad por el deudor, que se materializa en dar o hacer algo, por lo que existen obligaciones positivas de dar o de hacer, las de dar son las que tienen por objeto la actividad del deudor dirigida a la entrega de un bien, en este caso sería una obligación positiva de dar con finalidad traslativa; puede tener como fin la restitución o devolución del bien, serían también consideradas obligaciones de dar restitutivas. (Natacha T Mesa Ojeda, 2005)

Las obligaciones positivas de hacer, son aquellas que tienen por objeto una prestación consistente en desarrollar una actividad distinta a la de dar, lo que no significa que ese hacer comporte una entrega. Esta actividad puede ser personalizada o no, según se haya tomado por el acreedor la consideración o no de la persona del deudor. Si se trata de un hacer personalísimo en que las condiciones y cualidades de la persona del deudor se tuvo en cuenta al constituirse la obligación, en la que el acreedor no puede ser compelido a recibir la prestación por un tercero. El fin que se persigue con la actividad del deudor a desplegar, se puede distinguir como la obligación de hacer de medios, en las que el deudor se ha obligado a la actividad en sí misma consideradas, en consecuencia cumple con el desarrollo de la actividad, aun y cuando no logre un resultado determinado.

Las obligaciones de resultado se distinguen en cuanto a que al deudor está obligado a obtener un resultado, en que forma parte de la prestación. El resultado de la actividad se incorpora el comportamiento y sólo hay cumplimiento si aquél se logra

con independencia del trabajo del tiempo necesario para conseguirlo. (Joaquín Garriguez, 1983)

Las obligaciones negativas denominadas también obligaciones de no hacer, son aquellas en que el comportamiento del deudor consiste en una omisión o una abstención. El número de prestaciones ha realizarse dentro de la obligación lleva un tratamiento diferenciado al momento de concebir el objeto de un contrato. Estas pueden ser obligaciones únicas o simples, donde el deudor debe realizar una prestación, ya sea positiva -de dar o hacer- o negativa, tiene un único objeto, no presenta grandes dificultades, puesto que el deudor es quien ha liderado a realizar la prestación debida en las condiciones pactadas relativas al momento, lugar, identidad e integridad del objeto de la obligación. Al conseguirse las mismas con carácter múltiple el deudor u obligado debe realizar varias prestaciones de forma conjunta o determinar con cuál de esas varias prestaciones va a cumplir, constituyéndose en múltiple con últimas, múltiples alternativas o facultativas.

Las obligaciones atendiendo al orden en que vienen consideradas por sus diferentes prestaciones en una misma obligación llevan consigo un criterio de prioridad para el acreedor, e identificándose como obligación principal aquellas que gozan de existencia propia e independiente y que son necesarias para satisfacer el interés del acreedor. Las obligaciones accesorias que se hacen depender de otra principal a la cual se encuentra subordinadas y complementan o garantizan aquélla. (Natacha T Mesa Ojeda, 2005)

Atendiendo al vínculo que engendran estas se subclasifican considerando el hecho de que con razón de la causa, emana una obligación sin contraprestación o emanan obligaciones recíprocas. Las unilaterales son aquéllas que una solo de las partes está obligada con respecto a otra existiendo un solo vínculo obligatorio, en cambio la unilaterales, recíprocas o sinalagmáticas son aquéllas en que existen pluralidad de vínculos y las partes están obligadas recíprocamente una respecto de la otra, ambos sujetos tienen la cualidad de acreedor y deudor, uno frente al otro. Son semejantes en la interdependencia entre los dos deberes de prestaciones, de manera que cada

uno de ellos frente al otro funcione como un contravalor, materializándose en las obligaciones cuyo objeto es la prestación principal, no entre todos los deberes accesorios que nacen de la relación obligatoria uno por uno. (Nancy Ojeda Rodríguez, 2001)

1.3 Marco legal internacional del contrato de transporte multimodal

Antes de analizar el transporte multimodal es necesario conocer los tipos de contratos que existen para movilizar la carga, en primer lugar el transporte unimodal, como el traslado de mercancía de un lugar a otro utilizando un solo medio de transporte con un único contrato. En el segundo término el transporte intermodal que contempla el uso de más de un medio de transporte para trasladar una carga de un origen hacia un destino, generalmente, se utiliza en la importación y exportación de productos.

En tercer orden el transporte segmentado que es la modalidad utilizada en múltiples contratos según las necesidades que requiera la carga, es decir, si ésta última debe ser transportada en más de un medio de transporte, se realiza un contrato con cada una de las empresas involucradas delegando la responsabilidad a cada una de ellas. En sentido general el transporte multimodal busca realizar todas las operaciones que necesita la carga desde su origen hasta su destino en un único contrato con un único operador. De esta manera, se unifican las operaciones técnicas y tecnológicas para el transporte, sin necesidad de realizar muchos trámites que puedan depurar la operación logística. (Ralph De Wit, 1995)

El transporte multimodal ha alcanzado un enorme desarrollo debido, principalmente, al denominado fenómeno de la contenerización, esto es, la utilización del contenedor como instrumento para transportar las mercancías, si bien no puede decirse que su uso sea exclusivo de aquél. Consciente de la enorme trascendencia que el uso del contenedor tiene en el fenómeno de la multimodalidad del transporte, la Comunidad Europea, por medio de la Directiva 79/5/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 19 de diciembre de 1978, por la que se modifica la Directiva 75/130/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 17 de febrero de 1975,

relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes de mercancías combinados ferrocarril-carretera entre Estados Miembros, comienza por introducir, con carácter experimental, el uso, como medio de transporte, del contenedor de 20 pies o más, en el transporte de mercancías combinado ferrocarril-carretera, haciéndolo con carácter permanente a través de su Directiva 82/3/CEE, del Consejo de las Comunidades Europeas, de 21 de diciembre de 1981, por la que se modifica la aludida Directiva 75/130/CEE. (Ralph De Wit, 1995)

El transporte multimodal, es esencialmente, un fenómeno de naturaleza internacional, por lo que se hace necesario adoptar una regulación jurídica del transporte multimodal internacional de mercancías a través de un Convenio que, de forma autónoma e independiente, regule, de manera uniforme, esta específica modalidad de traslado. El Convenio de Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, hecho en Ginebra el 24 de mayo de 1980, pretende satisfacer dicha necesidad pero, a pesar de sus intentos unificadores del Derecho del transporte internacional, no es bien acogido por los operadores de transporte tanto aéreos como marítimos, debido al especial marco económico-jurídico en el que desarrolla su actividad.

La definición de contrato de transporte multimodal se encuentra recogida en el artículo 1.3 del Convenio de Ginebra de 1980, sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, así como en las Reglas UNCTAD/ICC de 1992. aplicables a los documentos de transporte multimodal (FIATA Multimodal Transport Bill of Lading), en su artículo 2.1, sin que difiera respecto de la definición tradicional de contrato de transporte, salvo en la alusión a la utilización de al menos dos modos diferentes de transporte» para el traslado de las mercancías.

No obstante, dicha definición, debe señalarse que no faltan propuestas en el plano internacional que, frente a la concepción sustantiva del contrato de transporte multimodal, centrada en la diversidad de medios y vías a través de las cuales se efectúa dicho traslado, defiendan la especialidad de aquel apoyada sobre la distinción que nace de la disparidad de disciplina positiva en la regulación de los

diferentes sistemas de conducción, proponiendo dos diferentes nociones de contrato de transporte multimodal, a las que se podrían denominar concepto amplio y concepto estricto, respectivamente.

Mientras, en el concepto amplio, lo decisivo sería la propia diversidad de régimen jurídico aplicable, aunque los medios sucesivamente empleados fueran de idéntica naturaleza, el concepto estricto atendería al traslado de mercancías en virtud de un único contrato representado por un solo documento, pero utilizando, al menos, dos medios de transporte sometidos a diferentes regímenes jurídicos, siendo esta diversidad consecuencia de la de los medios empleados para el transporte. (Pilar del Carmen, 2010).

1.4 Análisis doctrinal del contrato del transporte multimodal

Se entiende como transporte multimodal el porte de mercancías, donde se utiliza como mínimo dos modos de transporte, 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. (Carreras Maldonado, M. 2010)

Según el artículo Primero del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, por transporte multimodal se entiende "... el 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, situado en un país diferente.

El contrato de transporte multimodal goza de las mismas características que cualquier otro contrato de transporte, salvo la multimodalidad, característica de enorme incidencia en la aplicación o no del régimen jurídico que le es propio. Así, la voluntad de las partes, determinará el régimen jurídico que será aplicado al contrato de transporte (multimodal/unimodal); si aquélla se mantiene, expresamente, en el contrato o puede averiguarse fácilmente, primará frente a la modalidad correspondiente a la realización efectiva del traslado; caso contrario, deberá

aplicarse el régimen correspondiente a la ejecución material de este último. (Yagüez, Ángel R. 1993)

De acuerdo a esta definición, el transporte multimodal se caracteriza por ser:

1. Una actividad de servicios que consiste en el transporte de mercancías en virtud de un contrato de transporte entre el Operador de Transporte Multimodal, en lo sucesivo (OTM) y su cliente.
2. Una actividad comercial que debe ser llevada a cabo por operadores calificados de transportes internacionales y que requiere por lo tanto un marco jurídico que garantice normas mínimas en el suministro de sus servicios y un cierto grado desprotección de los intereses de las diversas partes comerciales interesadas.
3. Una actividad internacional en virtud de la cual las mercancías pasan de un país a otro a merced de diversos modos de transporte. " (Organización de Naciones Unidas. UNCTAD. Transporte Multimodal y Oportunidades de Comercio 1994. p. 20.)

Por estas razones, es necesario definir en primera instancia quien es un transportista multimodal, y qué documentación ampara dicho transporte. De acuerdo a los principios generales de los contratos de transporte, un transportista es el que concluye un contrato de transporte a su nombre, con un propietario de carga, o acuerda transportar una carga en particular. En este sentido, aquél que recibe una carga de un embarcador para ser transportada a su destino final vía transporte combinado, asume el estatus de transportista por el entero transporte, independientemente de cual sea su participación en una parte de la transportación.

La autora de la investigación asume la definición dada en el Decreto 310 de 2012, en su artículo 142 donde se entiende por el contrato de transporte multimodal, aquel en que el porteador multimodal se compromete a transportar cargas o pasajeros de origen a destino utilizando más de un modo o sistema de transporte, al amparo de un solo documento de transporte, aplicando un precio por la totalidad del servicio, y el cargador o usuario a pagar el precio conforme a lo previsto.

1.4.1 La responsabilidad contractual del operador de transporte multimodal

La cuestión básica de cualquier régimen jurídico que regule la relación entre el operador de transporte y el cargador se centra en determinar en qué medida el primero de ellos ha de indemnizar al segundo cuando las mercancías de las que aquél es responsable, bien se produce un retraso en su entrega, bien se pierden o sufren daños. De los regímenes de responsabilidad existentes en los diferentes Convenios internacionales, destaca la oposición existente entre un régimen basado en el incumplimiento y otro que responde a un criterio más exigente de responsabilidad.

Al igual que ocurre con el contrato de transporte, en general, la responsabilidad del operador de transporte multimodal centra la atención del contrato de transporte multimodal internacional de mercancías. El análisis de dicha responsabilidad, contemplada tanto por el Convenio de Ginebra de 1980 como por las Reglas UNCTAD/ICC, (“Manual del participante del taller sobre el transporte multimodal,” 1990), ocupará las siguientes líneas de este apartado, prescindiéndose de la referencia a aquellos aspectos de la responsabilidad que son comunes a cualquiera de los modos de transporte existentes en la actualidad.

El Subcomité Internacional del Comité Marítimo Internacional en lo sucesivo (CMI) se reunió en cuatro ocasiones, a lo largo del año 2000, con el propósito de examinar el alcance y las posibles soluciones de fondo de un futuro Instrumento sobre el Derecho del transporte que lo dotara de mayor uniformidad, a nivel internacional, conteniendo, entre otras materias, la referente al período de responsabilidad, esto es, su alcance geográfico.

Las posibles soluciones que, a este respecto, ofrece el Derecho vigente se encuentran recogidas en las Reglas de La Haya, modificadas por el Protocolo de Bruselas de 1968 (Reglas de La Haya-Visby) y las Reglas de Hamburgo, aplicadas al período “carga-descarga” y “puerto-puerto”, respectivamente. Algunos autores sostienen el carácter autónomo de las reglas del Transporte multimodal, en razón de las diferencias que median entre este acuerdo y el contrato de transporte de

mercancías por un modo determinado: el combinado o sucesivo. Algunas caracterizaciones pueden ser las relaciones entre el cargador o el expedidor de la mercadería y el responsable de organizar su transporte en diferentes modos hasta su entrega en destino al consignatario, justificarían este criterio. Por otra parte, el concepto de “transporte en sentido técnico” (el simple desplazamiento de vehículo) encuentra en los avances de la ciencia aplicada a la traslación de mercancías (unitarización). (Ralph De Wit, 1995)

Asimismo, resulta significativo lo establecido en el artículo 14.2 del Convenio de Ginebra de 1980, respecto del artículo 4.1 de las Reglas UNCTAD/ ICC, al ampliar, el primero de ellos, el momento de la entrega de las mercancías (además de los casos en que éstas se pongan en poder o a disposición del consignatario) al supuesto en el que el operador de transporte ponga las mercancías en poder de “una autoridad” o un tercero a quienes, según la ley o los reglamentos que le sean de aplicación en el lugar de la entrega, deban entregarse.

Entre las diferentes opiniones y sugerencias emanadas del seno de la Conferencia Internacional del CMI, celebrada en Singapur, entre los días 12 y 16 de febrero de 2001, en el capítulo relativo al alcance de la responsabilidad del operador de transporte, destacan las siguientes cuestiones sin resolver:

- La imputación de daños y perjuicios cuando, dos o más causas, se conjugan para ocasionar la pérdida de las mercancías y el porteador es responsable de una o más de esas causas, sin serlo de todas ellas.
- La medida en que los mandatarios, empleados y contratistas independientes del porteador (o cualquier otra persona que asuma alguna de las obligaciones atribuidas a aquél, en virtud de un contrato de transporte), deben responder de las pérdidas o daños atribuibles a su incumplimiento.
- La medida en que el operador de transporte debe responder del retraso en la entrega de las mercancías y los fundamentos en que debe basarse su limitación de responsabilidad.

Tanto el artículo 16.2 del Convenio de Ginebra de 1980 como el artículo 5.2 de las Reglas UNCTAD/ICC coinciden en señalar que el retraso en la entrega ocurre cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, en ausencia de dicho acuerdo, dentro del plazo en el que sería razonable exigirlo de un operador de transporte multimodal diligente, habida cuenta de las circunstancias del caso. Por su parte, el artículo 18.4 del Convenio de Ginebra de 1980 limita a una cierta suma la responsabilidad del operador de transporte multimodal derivada del retraso. (“Las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías,” 2012)

El artículo 18 del Convenio de Ginebra de 1980, en sus apartados primero y tercero, así como el artículo 6.3 de las Reglas UNCTAD/ICC, limitan a una cierta suma la responsabilidad del operador de transporte multimodal derivada de la pérdida o del daño de las mercancías. Asimismo, tanto en el artículo 16.3 del Convenio de Ginebra de 1980 como en el artículo 5.3 de las Reglas UNCTAD/ICC se establece un procedimiento de conversión del retraso en pérdida, por el transcurso de noventa días desde la fecha en que las mercancías debieron ser entregadas al destinatario.

Cabe señalar que no obstante a las limitaciones establecidas en la normativa analizada, relativas al *quantum* de la responsabilidad del operador de transporte multimodal como consecuencia del retraso en la entrega, pérdida o daño de las mercancías a su cargo mientras el artículo 18.6. del Convenio de Ginebra de 1980 permite elevar dicha suma, siempre y cuando conste en el documento de transporte multimodal, el acuerdo alcanzado entre el operador de transporte multimodal y el usuario de dicho transporte, el artículo 6.6 de las Reglas UNCTAD/ ICC la limita al valor de la pérdida total de las mercancías.

Capítulo 2: CONSIDERACIONES EN TORNO A LA CONSTRUCCIÓN DOGMÁTICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTACIÓN MULTIMODAL, VIA TERRESTRE DE CARGA. ESTUDIO DE CASO

2.1 Caracterización del UEB Cereales Cienfuegos

Con la descarga del trigo a granel que traen los barcos hasta la Bahía de Jagua comienza el proceso productivo. Los silos guardan la materia prima que luego pasará a los molinos. En el número uno, 32 bancos de molienda realizan dos líneas de producción. Como promedio en un día se obtienen en la Unidad Empresarial de Base Cereales Cienfuegos 460 toneladas de harina. Aquí se garantiza aproximadamente el 52 por ciento de la harina de la Empresa Nacional de Molinería, que tiene cinco molinos en el país: tres en La Habana, uno en Cárdenas, y uno en Santiago de Cuba. En esta entidad de Cienfuegos se realizaron acciones de remodelación para ampliar con tecnología italiana la capacidad del molino principal: este ya es el mayor del país y abastece a once provincias.

En el área de empaquetado, se llenan manualmente bolsas de diferentes formatos desde medio hasta 25 kilogramos y la máquina selladora en una jornada se ha empacado alrededor de cinco mil sacos. Los destinos principales son las empresas alimentarias para el balance nacional, o sea, el pan de la población, aunque también provee a la Empresa Cubana del Pan y realiza la venta asumiendo la transportación a toda la región central del país con una harina de más calidad a partir de un trigo canadiense; y se garantiza el mercado interno en divisa y sustituye importaciones. Con el abastecimiento de camiones y casillas concluye el proceso que se originó en los barcos.

Durante 2013, Cereales Cienfuegos, alcanzó importantes indicadores productivos, mantenidos por un laborioso colectivo de 368 trabajadores, representativos de la mejor tradición de la industria alimentaria cubana. Durante el citado periodo se registró un récord histórico de producción, ascendente a 172 000 toneladas de harina, lo cual entrañó 116 % de cumplimiento del plan y un ahorro de 12 millones de dólares para el país. Aunque desde hace varios años aquí se satisfacen la demanda

de siete provincias, a partir de septiembre de 2013 se les confió la misión de expandir su arco geográfico de distribución a otras. En virtud de ello, comenzaron entonces a prestar servicio a 11 provincias.

Este es el molino más grande del país y factura la harina destinada a la canasta básica, balance nacional, pan de la población y liberado de la Cadena Cubana del Pan, pizzerías, turismo -Varadero, la cayería norte, Trinidad, Camagüey: destinos mayores- y cadenas de tiendas. Lograron la cobertura del renglón en casi toda Cuba por encima de los siete días. El 80 % de la harina blanca, integral y especial facturada en esta industria es transportada por ferrocarril. El resto se realiza vía marítima hacia la Isla de la Juventud; por camiones hacia Villa Clara y Cienfuegos. En los últimos dos años se evidenció una estabilidad en el arribo de buques, todos operados por concepto de pronto despacho. El centro posee una instalación portuaria con sus grúas de descarga y transportadores, con los cuales los 47 estibadores hacen la tarea, pese al grado de deterioro alcanzado por estos equipos.

2.2 Ubicación legislativa del contrato de transporte de carga

El contrato de transporte de carga es enunciado por el Código Civil⁶, el Código de Comercio y el Decreto Ley 15/78, cada una de estas disposiciones lo enuncian jurídicamente de acuerdo a la naturaleza de las relaciones que representan, sin existir hasta este momento un régimen jurídico especial que lo regule por encima del general, no siendo capaz de recoger en su normativa las garantías necesarias y las nuevas condiciones económicas que se imponen, entre otras, la apertura al capital extranjero y todos los nuevos agentes económicos que, en consecuencia, intervienen en la economía, así como un pequeño e incipiente sector privado de la población.

Así el Código Civil en el Libro III, Títulos XIII y XIV "Transporte de pasajeros" y "Transporte de cargas", respectivamente, artículos 429 al 437, los incorpora en sus

⁶ El análisis de la legislación vinculada al tema se realizará atendiendo a su rango. No obstante, inevitablemente por su vinculación en uno u otro momento estas se relacionan en su análisis.

artículos, argumentando en su segundo Por Cuanto de la Ley la necesidad de incorporar algunos contratos que no eran de naturaleza civil destinados a satisfacer necesidades de la población, con el objetivo de ofrecer a ésta las garantías inherentes a la legislación civil.

A pesar de que el Decreto Ley 15/78, en su artículo 1, expresaba que las legislaciones civil y de comercio no son aplicables al contrato económico, no cabe duda del carácter supletorio, en ambos casos, de las normas generales del Derecho común establecidas en el Código Civil. En efecto, tanto el artículo 8 como la disposición final primera del propio Código de 1987 se encargan de definirlo con toda propiedad; también se expresa en este sentido el artículo 50 del Código de Comercio respecto a los contratos mercantiles.

El Código de Comercio Español, vigente desde el año 1886, aunque suspendida su aplicación parcialmente para las entidades estatales, dispuesta por el Decreto Ley 24/79, lo regula en el Libro II, Título VII "Del contrato mercantil de transporte terrestre", artículo 349 y Libro III, Título III "Del Comercio Marítimo", artículo 652. Es de destacar que las sociedades mercantiles pueden acogerse a las normas del Código de Comercio para regular los contratos de transporte, pero el problema se presenta cuando se trata de empresas estatales donde en determinados supuestos no son resueltos por el obsoleto Decreto 87/81, ni por las normas generales del Código Civil, y por tanto quedan en terreno jurídico de nadie ya que no puede invocarse el Código de Comercio por la prohibición del Decreto Ley 24/79.(D.F Cañizares Abeledo, 2012)

No se puede olvidar que el contrato juega un papel preponderante como elemento regulador de las relaciones monetario mercantiles, la elevación de la responsabilidad por el cumplimiento de las obligaciones y el fortalecimiento de la gestión empresarial. Por lo que definir urgentemente un régimen jurídico especial de los contratos de transporte de carga, actual y capaz de responder a las nuevas condiciones y agentes económicos, constituye una necesidad impostergable.

La respuesta a esto se ofrece con el Decreto Ley 304, que sustituyó al obsoleto Decreto Ley 15/78, y representó la solución o respuesta jurídica a dicha necesidad, al expresar que se constituye en régimen especial y dejando a las normas del Código Civil y de Comercio como normas supletorias. Además, otorga a las partes que intervienen una mayor autonomía y flexibilidad para concertar las cláusulas contractuales, en la búsqueda de una mayor eficiencia, eficacia y competitividad en su gestión; así como abre la posibilidad de que sus normas sean aplicables a cualquier relación contractual incluyendo aquellas donde participen asociaciones económicas internacionales, dada su creciente presencia en el tráfico de cargas del país.

2.2.1 Resultados en la experiencia con la aplicación del Decreto Ley 15/78 y el Decreto 87, de 21 de mayo de 1981, "Reglamento de las Condiciones Generales del Contrato de Transporte de Carga"

Para el sector estatal el régimen jurídico de los contratos de transporte de cargas se rigió por el Decreto Ley 15, de 3 de julio de 1978, "Normas Básicas para los Contratos Económicos" y el Decreto 87, de 21 de mayo de 1981, "Reglamento de las Condiciones Generales del Contrato de Transporte de Carga". Como ya se ha explicado anteriormente el Decreto 87/81 concibió, respecto a su objeto y alcance, normas obsoletas, excluyentes, inflexibles, e incapaces de dar respuesta a las necesidades y a los cambios actuales de la economía.

Varias razones fundamentales demuestran que los contratos económicos de transporte de carga regulados por el Decreto 87/81 respondían a un sistema de dirección y planificación de la economía altamente centralizado y se firmaba una vez que el plan era aprobado basado en las cifras directivas del Plan Único de Desarrollo Económico y Social, estando su vigencia limitada al año de planificación. Todo ello desapareció como consecuencia de las transformaciones económicas que ocurrieron posteriormente. Esto no significa que la economía no siga siendo planificada sino que ahora la planificación se realiza tomando en cuenta las necesidades y potencialidades de las entidades con un carácter eminentemente territorial, aunque

con aprobación de los niveles superiores y no de las cifras directivas dictadas desde arriba que respondía a aquel obsoleto Plan Único. (Alberto Blanco, 2001)

Establece un régimen de contratos planificados y no planificados atendiendo al carácter directivo o autónomo de su otorgamiento. Los primeros, respondían al ya inexistente Plan Único y sólo podían ser modificados o rescindidos cuando se modificaran los planes o por decisión de autoridad estatal competente. El incumplimiento, demora o cumplimiento inadecuado de las obligaciones de una parte, no liberaba a la otra del cumplimiento de las suyas; los segundos, respondían a excedentes coyunturales de capacidades de transportación.

Quedan excluidos de su aplicación las relaciones de transportación de la población, las personas extranjeras y el sector privado, salvo los agricultores privados. Este tipo de exclusión provocó que cada uno de los sectores marginados tuviera que acudir a normas generales supletorias como el Código Civil o el de Comercio para amparar sus relaciones contractuales.(Fidencio Sánchez Triana, 2004) Tanto antes como ahora los contratos constituyen una garantía jurídica para las partes, pero de lo que se trata es de dotarlos de una visión más flexible y autónoma en cuanto a su concertación y modificación, todo lo cual le da un carácter empresarial.

El transporte de carga que se regulaba sólo se refería al realizado dentro del territorio nacional en el segmento terrestre, ya sea por ferrocarril o carretera; el transporte de carga marítimo de cabotaje nunca se reguló por condiciones especiales. El artículo 63 del Decreto 87 establecía al transporte multimodal, aunque no lo regulaba expresamente ni definía la figura del OTM. Establecía también, el referido artículo, como obligación adicional del porteador contar, verificar y revisar la carga en los puntos de origen y destino. Los usos y costumbres en el comercio recogen que esta es una obligación del cargador, para lo que subcontrata a sujetos que prestan esos servicios y otros relacionados con la inspección de averías, y se obliga a garantizar la exactitud, en el momento de la entrega, de los datos relativos a su naturaleza y estado, cantidad, peso, volumen y valor, tipo de embalaje, marcas, números, los cuales tienen que estar en correspondencia con lo que se refleja en el documento de

transporte, es decir, la carta de porte o conocimiento de embarque expedida por el porteador. (Decreto 87, "Reglamento de las Condiciones Generales del Contrato de Transporte de Carga" ,1981)

No se establece un límite a la responsabilidad material por el incumplimiento o cumplimiento inadecuado de las obligaciones contractuales de las partes. Se consideraba que debía existir un límite legal y en el nuevo proyecto de modificación del Decreto 87/81 se considera que la responsabilidad material del porteador por la pérdida, avería o daño de la carga estará limitada a una suma que no exceda de su valor, según factura; o de \$ 500 pesos por bulto; o de \$ 2.00 pesos por kilogramo de peso bruto.

En el caso de que el porteador fuere responsable de los perjuicios por no situar el medio de transporte de acuerdo a cantidad, capacidad y características, dentro del plazo y el lugar convenidos o por demora en la entrega de la carga en destino, su responsabilidad estaría limitada a una suma que no exceda el equivalente del flete que deba pagarse por la transportación de la carga no transportada o demorada. En este caso, el cargador está obligado a adoptar las medidas necesarias para asegurar la carga. En el caso de que se acumulen las responsabilidades por las pérdidas, averías o daños y los perjuicios resultantes, el monto a pagar no excedería de los límites de responsabilidad por la pérdida total de la carga. El porteador no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad si se comprueba que la pérdida, avería, daño o retraso en su entrega se produjeron por su actuación temeraria y a sabiendas de que probablemente ello se produciría.

Por el Decreto 87/81, el contrato económico de transporte de cargas era concebido por un rígido sistema de balance de cargas y una planificación operativa centralizada, a través de la actuación de un expedidor nacional (EXPEDITRANS), quién por una parte debía recibir las demandas de transportación de los diferentes cargadores; y por otra, las ofertas de capacidades de los transportistas; y con ello, conformar los planes de transportación, suscribir los contratos y organizar, ejecutar y controlar las transportaciones.

Las características de la sociedad socialista donde, de acuerdo al artículo 15 de la Constitución de la República de Cuba, los medios fundamentales de transporte son propiedad del Estado Cubano, hacen muy difícil afirmar que la naturaleza jurídica del contrato de transporte sea en extremo mercantil. Sin embargo, no queda claro para el sector empresarial estatal, en determinados supuestos no regulados por el derogado Decreto 87, de 21 de mayo de 1981, "Reglamento de las Condiciones Generales del Contrato de Transporte de Carga", cual es el régimen jurídico por el que debió regirse. Los problemas que se presentaron en cuanto a la regulación del contrato de transporte en Cuba, basado en el ordenamiento como consecuencia de la ausencia de uniformidad, actualidad y racionalización jurídica interna en el derecho de transporte, de la necesidad de armonizar su alto grado de especialización con las distintas y nuevas formas de transporte.

2.2.2 Fundamentación legal del contrato de transportación terrestre de carga en el Decreto Ley No.304 y el Decreto No.310, de 17 de diciembre de 2012

Con la aprobación del Decreto Ley 304, que regirán el universo de relaciones contractuales económicas y comerciales, las que eliminaron la dispersión legislativa que existía en este campo, se vislumbra un futuro contractual más flexible, objetivo y acorde a la voluntad de los sujetos contratantes. La intención del legislador al aprobarse el Decreto Ley 304 y el Decreto 310, consistió además, en lograr una uniformidad en los requisitos que regirán la contratación económica en Cuba, de dotar a asesores y empresarios de un instrumento legal que sirviera de punto de partida a la contratación económica del país.

Para Narciso Cobo Roura, Presidente de la Sala de lo Económico del Tribunal Supremo Popular, "en la misma medida en que este objetivo se vaya alcanzando, y las instancias administrativas interfieran menos en la gestión empresarial, la empresa podrá contar con la necesaria autonomía y el papel del contrato cobrará un peso mayor como mecanismo para ordenar y regular sus relaciones. Sintéticamente: el contrato es la forma de existir de toda empresa". (Narciso A. Cobo Roura, 2005a) El Decreto Ley, le da mayor fuerza a la autonomía de la voluntad, a tono con los

principios doctrinales, concede a las partes contratantes el goce de la plena autonomía para concertar contratos, determinar su contenido y garantizar las necesidades económicas y comerciales de las partes.

No obstante a ello, es prudente destacar que el incremento de la autonomía supone una mayor exigencia que garantice la plena igualdad entre las partes, eliminando las cláusulas abusivas. Otro aspecto regulado en la nueva legislación contractual es lo relacionado con la oferta, la cual puede ser realizada mediante proformas, cuyas cláusulas pueden ser objeto de modificación o adición en concordancia con los intereses de los intervinientes.

Las partes contratantes pueden igualmente adoptar de mutuo acuerdo sanciones pecuniarias por mora o por incumplimiento total o parcial de una obligación del contrato Como reflejo de los acuerdos entre las partes. En fin, que el Decreto Ley No.304/2012, concede a la autonomía de la voluntad el valor práctico que la doctrina conceptualiza, tal como fue analizado en el capítulo anterior, y del cumplimiento del mismo, con independencia del resto de los elementos esenciales de los contratos que deben tenerse en cuenta, depende en gran medida la concertación de contratos provistos de cláusulas negociadas por las partes, sin imposiciones y discrepancias fundamentadas, donde se proteja los intereses de los sujetos intervinientes, y con ello se garantice el cumplimiento de los plazos y condiciones de entrega pactados.

Partiendo de las prerrogativas concedidas en el Decreto 310, cuando prevé que las partes pueden determinar el contenido del contrato libremente, dentro de los límites normativos establecidos, aún y cuando se encuentren fuera de los contratos tipos previsto en el cuerpo legal antes mencionado. La norma positiva mencionada define los contratos de compraventa, suministro, permuta, donación, depósito, prestación de servicios, agencia, comisión, consignación, arrendamiento y leasing, cooperación, transporte y construcción. (Narciso Cobo Roura, 2005) Pero a los efectos de la presente investigación resulta de mayor interés el contrato de transporte.

El contrato de transporte, de acuerdo al medio que se utilice puede clasificarse como de cargas o pasajeros por vías terrestres, incluido el transporte ferroviario. También

puede ser de cargas o pasajeros por vía marítima o por vía aérea. Sin embargo, resulta de relevancia para el presente trabajo el que clasifica como contrato de carga por vía terrestre. Se define como el contrato en que el porteador se obliga a transportar cargas desde el origen al destino acordado, en el plazo convenido o según el itinerario, y el cargador se obliga a pagar el servicio de conformidad con lo previsto.

En esta modalidad de contrato no sólo pueden intervenir el porteador y el cargador, sino que además pueden ser parte terceros contratados por el cargador, el remitente y el destinatario. Las relaciones entre el cargador, el remitente y el destinatario se acreditan mediante contratos firmados o mediante los medios de prueba pertinentes en Derecho. Es decir, que se deja al arbitrio de las partes y en correspondencia con las necesidades que se susciten durante la ejecución del contrato, el hecho de que pueda intervenir un tercero.

Forma parte del arbitrio de las partes el hecho de acordar mutuamente el medio de transporte a utilizar, sus características, capacidad de carga; el lugar y dirección del origen y el destino del producto, la fecha o plazo de entrega de la carga en origen y en destino. Los plazos para la transportación, itinerario aplicable o rutas establecidas para cada servicio, cumpliendo cada parte con el tiempo previsto para la ejecución de las operaciones de carga y descargue. Las formas y fechas para efectuar las solicitudes de transportación, su contestación y los ajustes periódicos, cuando proceda, los plazos y condiciones para las operaciones de carga y descarga y los derechos y servicios que correspondan. Así como la calidad del servicio, normas técnicas de aplicación y garantías cuando corresponda.

Todos los aspectos antes mencionados forman parte del contenido del contrato, previamente aprobado, con independencia del cumplimiento de las obligaciones que a cada uno compete. Por lo que no cabe dudas que una vez más, el acuerdo de voluntades juega un papel fundamental y del mismo se desprende una eficaz ejecución del contrato.

2.2.3 Regulaciones administrativas del Ministerio de Transporte para la transportación de cargas

Las Resoluciones ministeriales que establecen regulaciones en la transportación de las cargas y que determinan las obligaciones contraídas en los contratos son: la Resolución No 98/97; 79/00; 299/02; y 300/02.

La Resolución 98, de 26 de marzo de 1997, del Ministro de Transporte, reorganizó la red de agencias de cargas, que pertenecían a la extinguida Empresa Expedidora Nacional, subordinándolas a las organizaciones económicas estatales en lo sucesivo (OEE) integradas a la Unión de Camiones (por ejemplo: PORTTRANS; SERVIFER; SERVINAC; CAMIONES PINAR DEL RIO; CAMIONES MATANZAS, ETC.). Estas agencias tienen como objetivo fundamental actuar como agente comercial para localizar, gestionar y ofertar tanto capacidades de transportación a cualquier cargador que lo solicite como cargas a los porteadores con capacidades de transportación disponibles en el territorio de la OEE correspondiente, estableciendo compromisos de transportación con los cargadores regulares o eventuales.

La Resolución 79, de 17 de abril del 2000, del Ministro de Transporte, establece las obligaciones, -de los transportistas de cargas contenerizadas-, de proveer a los vehículos de motor de los aditamentos imprescindibles con el objetivo de adoptar las medidas de seguridad que eviten el corrimiento y la caída de los contenedores de los vehículos que los transportan y los posibles daños materiales y humanos que por esta causa se puedan producir. El incumplimiento de lo indicado en esta resolución es causa de suspensión temporal o cancelación del comprobante de la Licencia de Operación de Transporte del referido vehículo.

La Resolución 299, de 2 de agosto del 2002, del Ministro de Transporte, limita la realización de transportación de contenedores normados de 20, 30, 40 o más pies de longitud, tanto llenos como vacíos, en vehículos del transporte de cargas por carreteras identificados con chapa azul, a distancias superiores a 250 kms. En este sentido la propia resolución establece que deberá utilizarse el Transporte Multimodal vinculado al ferrocarril, para lo cual se suscribe con el Operador de Transporte

Multimodal "OTM Central Cargo", los contratos de transporte que corresponda. El incumplimiento de lo regulado en esta disposición comporta la suspensión temporal del comprobante de la Licencia.

La Resolución 300, de 2 de agosto del 2002, del Ministro de Transporte, obliga a los vehículos de motor, identificados con chapa azul, en recorridos de más de 150 kms de distancia a poseer en su hoja de ruta una habilitación de autorización de libre tránsito que se despacha por las agencias de cargas más cercana al lugar donde se origine el viaje, en el sentido o dirección de su recorrido, para poder circular vacíos o con menos del 20% de su capacidad. Dichas agencias, además de expedir la autorización mentada, habilitan las cartas de porte que amparen las transportaciones que correspondan. El incumplimiento de estas indicaciones comporta de igual manera la suspensión temporal del comprobante de la licencia.

2.3 Resultados del análisis de los documentos.

En los contratos analizados se pudo corroborar que el objeto se encuentra definido según lo establecido, resultando que por el contrato de transporte terrestre de carga, el porteador se obliga a transportar cargas, desde el origen al destino acordado, en el plazo convenido o según el itinerario, y el cargador se obliga a pagar el servicio de conformidad con lo previsto. En ninguno de los casos se hace intervenir como terceros contratados por el cargador, el remitente y el destinatario.⁷ Las relaciones entre el cargador, el remitente y el destinatario se acreditan mediante contratos firmados.

En el contrato de transporte terrestre de carga, las partes, además del contenido común para los contratos, vienen obligados a hacer constar documentalmente el tipo de carga a transportar, según su clasificación, el medio de transporte a utilizar, el lugar y dirección del origen y el destino, la fecha o plazo de entrega de la carga en origen y en destino, los plazos para la transportación, itinerario aplicable o rutas

⁷ El remitente es la persona facultada o designada por el cargador que en origen le entrega al porteador la carga que será objeto de transportación al destino convenido. Por su parte, el destinatario es la persona a quien va dirigida la carga o la facultada para recibirla en destino.

establecidas para cada servicio, las formas y fechas para efectuar las solicitudes de transportación, su contestación y los ajustes periódicos, cuando proceda, los plazos y condiciones para las operaciones de carga y descarga y los derechos y servicios que correspondan, el documento que ampara la transportación. La calidad del servicio, normas técnicas de aplicación y garantías cuando corresponda y la responsabilidad en las transportaciones de sustancias peligrosas, nocivas y perjudiciales llevan especial atención, para el caso de las vitaminas estas no tiene un tratamiento diferenciado de acuerdo a su particularidad.

Los servicios conexos o auxiliares vinculados al transporte terrestre de carga son pactados entre las partes, quedando obligado el cargador, el remitente o el destinatario a pagarlos de conformidad con las disposiciones vigentes, emitiendo el porteador la orden de cobro a la persona que se haya designado por el cargador.

En resumen, se debe contar en el texto contractual con tratamiento a la Seguridad y salud en el trabajo del operador del vehículo automotor, Responsabilidad de las licencias operativas para la prestación del servicio. Tratamiento a través del Seguro de las mercancías a transportar. Conceptualización y fijación de los terceros intervinientes en el contrato, dígame el destinatario. Cumplir con las regulaciones aduanales y portuarias cuando estas se realicen en las operaciones de extracción en las terminales portuaria. Y la inclusión de la responsabilidad fijada por las resoluciones del Ministerio de Transporte que norman la actividad transportación.

En la revisión de las obligaciones de las partes, estas no abarcan la particularidad del servicio de transportación. Se enuncian de manera general, donde lo correcto sería que porteador esté obligado, entre otras, a mantener la carga en condiciones apropiadas de seguridad desde que la recibe en origen hasta que la entrega en destino, prestar el servicio dentro del término pactado o cumpliendo los itinerarios vigentes, e informar al cargador el momento en que el medio de transporte se sitúe para la carga.

Rechazar la carga que presente un estado que no permita el cumplimiento de la obligación de transportar y situar el medio de transporte convenido con el cargador,

en el lugar de origen y dentro del plazo previsto o acordado, limpio y apto para recibir la carga, dirigir y ejecutar técnicamente las operaciones de carga y descarga, cuando le corresponda, fueron de las obligaciones con mayor tratamiento, en cambio expedir y suscribir los documentos de transporte, efectuar la transportación de la carga consignada en el documento de transporte y entregarla a su destinatario, observando las disposiciones reglamentarias y técnicas para la circulación de los medios de transporte en el territorio nacional, no tienen toda la descripción de responsabilidad deseada.

La responsabilidad de contratar cuantos medios de transporte sean necesarios para trasladar la carga al destino en ocasión de rotura y, en su caso, realizar el trasbordo de las mercancías cuando le corresponda y responder por las averías y faltantes de la carga mientras estén bajo su responsabilidad; y cumplir las demás obligaciones que le impongan las disposiciones legales vigentes, cuenta con una presencia fuerte en los contratos por camiones, no así el caso de la transportación por ferrocarril.

El cargador por su parte está obligado, entre otras, a entregar la carga en condiciones adecuadas para realizar su transportación, debidamente envasada, embalada, marcada y protegida, de proceder. De tratarse de vagones ferroviarios, contenedores, paletas u otros medios unitarizadores, entregarlos cerrados, amarrados y sellados, como una unidad completa de carga. Entregar por escrito al porteador la información sobre las características y las condiciones de la carga objeto de transportación. De tratarse de animales vivos; mercancías peligrosas, frágiles o de fácil descomposición; se indicará su carácter, especificaciones y las precauciones y medidas especiales que deben adoptarse durante su manipulación y transportación, pagar al porteador el flete de la transportación y demás gastos que procedan. Informar al remitente y al destinatario el momento en que la carga se despacha a destino.

La forma de realizar la descarga no cuenta con tratamiento debiéndose ejecutar esta bajo la dirección técnica del porteador y dentro de los plazos establecidos, las operaciones de carga y descarga de las mercancías, incluyendo la estiba, la

nivelación y desestiba, el trincaje y destrincaje, el tape y destape, el amarre y el desamarre, la colocación y retiro de los sellos de seguridad de los medios, y asumir los gastos que de ello se deriven, entregar el medio de transporte limpio al término de su descarga y responder por las averías, integridad y seguridad del medio de transporte en las operaciones de carga y descarga, cuando le corresponda. Indicarle al remitente y al destinatario las características de la carga a transportar, los lugares de origen y de destino, y las precauciones que se deben adoptar para las operaciones de carga y descarga de los medios de transporte; y cumplir las demás obligaciones que le impongan las disposiciones legales vigentes.

Se le concede mayor importancia a cuando en el contrato de transporte terrestre de carga intervienen el remitente y el destinatario, y tienen entre otras obligaciones, para el primero entregar la carga objeto de transportación, de conformidad con lo pactado con el cargador. Sellar en origen, con sellos propios de seguridad, los contenedores, vagones ferroviarios cerrados, paletas u otros medios unitarizadores cargados, entregar al porteador los documentos relativos a la carga, suscribir los documentos de transporte con la información de la carga a transportar. Cumplir las instrucciones que le indique el cargador; y cumplir las demás obligaciones que le impongan las disposiciones legales vigentes. El segundo debe recibir la carga en destino, firmar el documento de transporte para hacer constar el recibo de la carga en destino, efectuar la limpieza del medio de transporte. Cumplir las instrucciones que le indique el cargador o el remitente; y cumplir las demás obligaciones que le impongan las disposiciones legales vigentes.

En cuanto a la responsabilidad de las partes, se identifica la responsabilidad del porteador que comienza en el momento que recibe la carga del remitente en origen, y culmina cuando se la entrega al destinatario en el destino acordado. Se entiende que el porteador ha cumplido sus obligaciones si entrega la carga en el lugar de destino, dentro del plazo convenido y en el mismo estado en que la recibió. No existe alusión a que el porteador puede considerar las cargas abandonadas y proceder de conformidad con las disposiciones vigentes, si estas no se extraen por su destinatario después de haber transcurrido quince (15) días contados a partir de la

fecha de su descarga en los centros de carga y descarga habilitados al efecto. (Decreto 310, De los Tipos de Contratos, 2012)

No existen términos para el retraso en la entrega de la carga en destino, debiendo por ejemplo el cargador o el destinatario obligarse con el porteador para dentro de los cinco (5) días siguientes de la fecha en que debió realizarse la entrega en destino. En el caso de faltantes o averías de la carga, el cargador o el destinatario se lo notificará al porteador dentro de los diez (10) días siguientes de haberse realizado la entrega en destino. En ambos casos, transcurrido el plazo sin que se haya realizado la notificación, se presume que el porteador ha entregado la carga en la forma consignada en el documento de transporte.

El porteador deberá responder ante el cargador por las pérdidas o averías de la carga, o el retraso en la transportación, excepto cuando existan eximentes de responsabilidad previstas en la ley y en los casos de actos, omisiones, declaraciones falsas o insuficientes, instrucciones y engaño del cargador o del remitente, sobre el estado aparente o respecto a la naturaleza de la carga, o sobre la forma adecuada para su transportación, suponiéndolas de género o calidad diferentes de los que realmente tuvieron. De interrupciones en las vías ocasionadas por accidente, suspensiones del tránsito o la circulación de medios de transporte, ordenado por autoridad competente o a consecuencia de desastres naturales u otros eventos meteorológicos de significación, de cambios de destino no acordados y ordenados por el cargador.

La disminución en volumen o peso, daño resultante de vicio oculto, mermas o naturaleza propia de la carga; o riesgo especial, bien sea de pérdida total o parcial, o de averías, en particular, por fracturas, herrumbre, deterioro interno y espontáneo, desecación o disminución a que ciertas mercancías están expuestas por causa inherente a su naturaleza. En caso de incendio, a menos que haya sido provocado por hecho o falta del porteador, por restricciones de cuarentena ordenada por autoridades veterinarias, fitosanitarias o de Salud Pública, por detención o embargo

ordenado por autoridad competente, no imputable al porteador, esta obligación si aparece desarrollada.

La responsabilidad del transportista es uno de los elementos más importantes de los contratos de transporte. No obstante la aludida tricotomía jurídica civil, mercantil y económica en que se ve enunciado dicho contrato en el ordenamiento jurídico actual, todos se afilian al principio de la responsabilidad del porteador por presunción de culpa o subjetiva. El porteador responde desde el momento en que recibe la carga en origen hasta el momento en que la entrega en destino. Los supuestos de responsabilidad en el que puede incurrir el porteador son la pérdida de la carga, a la que se equipara la simple falta de entrega; los daños y averías, y el retraso. La no-existencia de la culpa subjetiva se prueba alegando por el porteador las causales de fuerza mayor, caso fortuito o vicio de la cosa. En este sentido, cuando se pruebe la no-existencia de la culpa subjetiva como principio esencial de la responsabilidad material se considera una forma de extinción de las obligaciones.

2.4 Análisis de las entrevistas

Se entrevistaron a los 5 comerciales que están a cargo de la contratación y seguimiento de las cargas. A las preguntas de la autora, el 100% respondió sobre las principales características del proceso de transportación de las mercancías, con acertados fundamentos.

El 90 % manifiesta que hoy la contratación de la transportación de las mercancías, no se ajusta a las particularidades de la empresa, y que tienen que trabajar con dos transportista para una misma carga, dificultándose establecer limites de responsabilidad, la experiencia que han tenido ante litigios les demuestra que esta no es la vía correcta para realizar la contratación. El 80 % conoce de la experiencia que tiene la Empresa de Transcontenedores, con la utilización del contrato de transporte multimodal, y que esta pudiera adaptarse a sus necesidades.

A la pregunta de que se necesita dentro del contrato que se firma con el transportista para la protección efectiva de la mercancía, el 80 % expresó las obligaciones a tener en cuenta, el modo de transportar las mercancías, la operación, los documentos o

mensajes electrónicos equivalentes, la transferencia de riesgos, la división de los costos y la entrega, e identificar en una sola persona la figura del transportista. El 20% manifestó la particularidad de la carga como principal elemento.

Como ventaja de utilización de otra figura, el 80 % expresó la necesidad de reducción de los tiempos de manipulación, disminución de los costes de transporte, al combinarlo con el sistema de transporte más adecuado. Disminución de los plazos de transporte al utilizar el sistema más rápido y fiable. Reducción de los controles por cambio de medio de transporte. Simplicidad de la documentación al utilizar un único documento. La investigación y la aplicación de nuevas tecnologías, con el correspondiente marco jurídico, otorgarán un nuevo impulso al transporte multimodal, por ejemplo, el documento electrónico, el seguimiento satelital de vehículos, equipos y mercaderías, el uso del código de barras y el intercambio electrónico de datos, fue un criterio unánime de los entrevistados.

El seguimiento de la mercancía, al realizar la trazabilidad con una sola persona. La reducción del número de robos y daños, favoreciendo la reducción de las primas de seguros asociados a la rebaja de los costos totales fueron elementos vertidos. Igualmente refirieron que no es necesario ser dueño de vehículos o de medios para trabajar como OTM⁸, puede serlo una empresa de servicios que todo lo subcontrate. Lo importante es que el OTM debe ser responsable desde que toma la mercancía bajo su custodia hasta que la entrega.

Las empresas de transportemultimodal tienen que ser las encargadas de efectuar el transporte total de mercancías, desde cualquier punto de origen hasta su destino final, dentro del territorio nacional. Además prestan un servicio integral de transporte que requiere un marco jurídico que garantiza normas mínimas en el suministro de sus servicios y un cierto grado de protección de los intereses de las diversas partes comerciales interesadas.

⁸ Operador de transporte multimodal.

En cambio el 40 % refirió que los principales inconvenientes del transporte multimodal, está dado en la deficiencia de las infraestructuras que hacen difícil el correcto desarrollo del transporte multimodal con sus consecuentes transbordos, unido a los problemas de coordinación entre los transportistas intervinientes.

2.5 Elementos teóricos jurídicos del contrato de Transporte Multimodal de carga vía terrestre en la UEB Cereales Cienfuegos

Actualmente, los transportes multimodales son gobernados por diferentes y frecuentes mandatos y convenios internacionales. Estos convenios estipulan diferentes bases de la responsabilidad y diferentes limitaciones de responsabilidad para el transportista. Los diferentes convenios existen sin alterar ninguno de los lados y la responsabilidad del transportista que está definida, según cuando el incumplimiento del contrato se haya producido. (Por ejemplo, donde los artículos hayan sido dañados por el transporte). Sin embargo, los problemas tienden a surgir si el lugar del incumplimiento del contrato no es determinable. (Ralph De Wit, 1995)

Tampoco es indispensable transcribir las disposiciones de normas aplicables para adoptarlas en calidad de acuerdo bilateral, ya que estas actuarán en el sentido en que se encuentran establecidas, salvo que, siendo dispositivas, las partes adopten acuerdos contrarios a estas. En uno de los contratos analizados se encontró una cláusula muy defectuosa que ilustra dos cuestiones, el vicioso “corta y pega” y la innecesaria transcripción de una disposición⁹, en este caso lo procedente es que las partes concluyan el acuerdo sobre el monto de los intereses.

Regulándose solamente en la norma contractual actual que por el contrato de transporte multimodal, el porteador multimodal se compromete a transportar cargas o pasajeros de origen a destino utilizando más de un modo o sistema de transporte, al amparo de un solo documento de transporte, aplicando un precio por la totalidad del servicio, y el cargador o usuario a pagar el precio conforme a lo previsto. El porteador

⁹ Se trata del acuerdo No. 41 del Comité de Política Monetaria del Banco Central de Cuba, dictado en virtud de lo establecido en los artículos 17 y 27 de la derogada Resolución No. 245/08, de ese propio órgano administrativo. El acuerdo quedó sin fundamento a partir de la derogación de la 245 por la 101/11, luego fue dejado sin efecto por el propio órgano mediante el acuerdo No. 39 de 2012.

multimodal es responsable de la pérdida o el daño de las cargas o equipajes, así como del retraso en su entrega mientras estén bajo su custodia o cuidado, a menos que pruebe que actuó con la debida diligencia. El porteador multimodal puede subcontratar a porteadores complementarios para lograr la transportación de cargas o pasajeros, suscribiendo entre sí los contratos que procedan. Y reafirma que a este contrato le son aplicables, en lo pertinente, las disposiciones establecidas en este Título.

Una vez que fue caracterizada la entidad UEB Cereales Cienfuegos, desde su flujo productivo y de comercialización de sus producciones se determinaron los puntos clave en la contratación. Por lo que se agruparon las principales obligaciones y aspectos a regular en el tema de la transportación, siendo viable la propuesta de utilización de la figura contractual del transporte multimodal, desde los siguientes elementos jurídicos a tener en cuenta en la contratación.

a) Modo de transportar las mercancías

Es posible transportar carga por medios multimodales a granel, con o sin contenedores o efectuar operaciones de transporte multimodal doméstico. Dentro de este marco global, se distingue el transporte intermodal (utilizando diversos tipos de transporte pero utilizando una única medida de carga) y transporte combinado (diferentes medios dentro de una misma cadena de transportes). Generalmente el transporte multimodal es efectuado por un operador de transporte multimodal, quien celebra un Contrato de Transporte Multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de porteador.

b) Operación

Una operación de Transporte Multimodal involucra a muchos actores pero también requiere de infraestructura física. Entre los actores se encuentran: el Operador de Transporte Multimodal (OTM), las autoridades de cada país por donde circula la carga, los usuarios y los organismos nacionales e internacionales que trabajan en su regulación. También, el Transporte Multimodal utiliza la infraestructura del transporte unimodal y segmentado, pero esto no es suficiente cuando se necesita que la carga

fluya rápidamente entre su lugar de origen y su lugar de destino. En el caso que ocupa el tránsito de la carga por varias y provincias y centros de carga y descarga de mercancías así como por terminales portuarias.

c) Cláusulas contractuales

Los contratos de transporte se diferencian unos de otros, fundamentalmente, en la responsabilidad en la coordinación de la operación de transporte y en la responsabilidad sobre la carga. Los servicios que pueden incluirse en un Contrato de Transporte Multimodal pueden iniciarse con el recibo de la mercancía en la bodega del productor y entregarse en las instalaciones del vendedor que pueden ser sus puntos de distribución final en diferentes locales o almacenes. A nivel internacional, las transacciones comerciales se realizan bajo los INCOTERMS, que son las diferentes posibilidades de realizar un intercambio comercial internacional, donde además de precisar las características de la mercancía y quien asume los costos del transporte, se determina el lugar en el cual la responsabilidad sobre esta pasa del vendedor al comprador. (“Las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías,” 1980)

d) Los documentos o mensajes electrónicos equivalentes

El vendedor debe de entregar dichos documentos al comprador en el momento de la entrega de la mercancía, estos documentos son el comprobante de entrega, documento de transporte, certificado de autenticidad y el certificado Fitosanitario.

c) La transferencia de riesgos

Especifica en que lugar y momento son transferidos los riesgos de pérdida y daño, del vendedor al comprador. Estos riesgos incluyen robo, pérdida, humedad, congelamiento, rompimiento.

d) La división de los costos

Además de saber a quien le corresponde hacer que, el comprador y el vendedor deben ponerse de acuerdo de antemano en la forma como se van a dividir los costos del transporte. El principio es que el vendedor debe pagar los costos necesarios para

que los bienes se alcancen en el lugar pre-acordado de entrega y el comprador debe pagar los costos a partir de ese momento. Hay tres categorías de costos, despacho, transporte y entrega, Impuestos de Exportación e Importación y Seguro.

e) Entrega

En la práctica los promotores de carga se han convertido al transporte multimodal, aceptando una mucha más amplia responsabilidad como transportistas. También grandes transportistas de mar se han desarrollado dentro de los transportes multimodales y proporcionan a sus clientes el servicio entrega puerta a puerta, el transportista de mar ofrece transporte desde los remitentes locales (situado en algún sitio interior) hasta todo el camino de las instalaciones del receptor (también frecuente en alguna parte de interior) en vez de solo ofrecer más servicio tradicional frente a frente o servicio puerto a puerto. Hoy los transportes de contenedores son los envíos multimodales más importantes. Sin embargo hay que tener siempre en cuenta que el transporte multimodal no es equivalente al transporte de contenedores y el transporte multimodal es tan factible sin ningún tipo de contenedores.

Atendiendo a la estructura del acto jurídico, criterio que se asume por el código civil cubano, es que a continuación se propone la estructura dogmática del contrato de marra.

Elementos personales

a. El cargador

También denominado usuario o acreedor del transporte, se encuentra definido tanto en el Convenio de Ginebra de 1980 como en las Reglas UNCTAD/ ICC de 1992. La primera de las normas citadas amplía el concepto de cargador a la persona que, actuando en nombre de aquél, concluye el contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal o con otra persona que actúe en su nombre.

El sujeto denominado cargador puede ser o no el propietario de la carga. En todo caso es el comerciante o expedidor que genera envíos de mercancías, que siempre será considerado por el proveedor del servicio de transporte como el cliente. El cargador se distingue de otras figuras porque es el que paga el flete por el servicio.

El cargador puede actuar como remitente o receptor y ambas formas se expresan ya sea contratando al porteador tanto para entregar como para recepcionar la carga.

b. El operador de transporte multimodal

El operador de transporte multimodal, también llamado porteador, es la figura en torno a la cual gira la mayor parte de la regulación jurídica del transporte multimodal de mercancías, contemplándose en la normativa anteriormente señalada para el cargador. Para el cargador, el Convenio de Ginebra de 1980, hace lo propio con la figura del operador de transporte multimodal, ampliándola a la persona que actúa en su nombre.

Por su parte, las Reglas UNCTAD/ICC de 1992, al definir al operador de transporte como la persona que asume la responsabilidad derivada del contrato de transporte, a título de porteador, está haciendo referencia a la distinción porteador contractual porteador efectivo. La figura del operador de transporte multimodal se asienta, por tanto, en el dato de la suscripción, en nombre propio, del documento objeto del contrato, siendo este dato, tanto en los Proyectos y Reglas que se han ocupado del asunto como en la doctrina, el factor decisivo en orden a la identificación del porteador.

El operador es entendido para esta investigación, como cualquier persona que a su propio título o por interpuesta, efectúa un contrato de transporte multimodal, y que actúa como principal, no como agente ni en nombre del consignatario ni de los transportadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y que asume la responsabilidad por el desarrollo del contrato.

c. El destinatario

Esta figura no presenta particularidad alguna, siendo contemplada por ambos Instrumentos como la persona que tiene derecho a la entrega de la carga en el lugar de destino.

Los elementos personales son el porteador y el cargador (puede ser remitente o receptor). El sujeto denominado porteador es aquel que presta el servicio con medios propios o arrendados, tiene capacidad profesional para hacerlo con calidad y

eficiencia y cuenta con la autorización correspondiente mediante la Licencia de Operación de Transporte. Además, se responsabiliza personalmente con el resultado de la transportación, aunque haga participar a terceros en la operación. En todo momento lo que cobra por sus servicios son las tarifas oficialmente establecidas.

En alguna literatura se utilizan los términos porteador y transportista como sinónimos pero no son exactamente lo mismo. El porteador se responsabiliza con el servicio, mientras que el transportista efectivo es el que lo ejecuta directamente. Un ejemplo de ello es Cuba es la organización Operadora de Transporte Multimodal Central Cargo, la cual es un porteador pero subcontrata a los transportistas efectivos que son los que realmente prestan el servicio.

No obstante, existe otra categoría denominada Comisionista de Transporte, más conocido como el agente transitario, que es el que promete prestar el servicio de transporte con medios ajenos. En este caso se trata de sujetos intermediarios en el comercio que facilitan y contribuyen a resolver las necesidades tanto de los cargadores como de los transportistas profesionales, cobrando por sus servicios comisiones. Estos sujetos no se responsabilizan integralmente con la cadena de transportación. (“UNTAC “Manual del participante del taller sobre el transporte multimodal,” 1990)

Elementos reales

Los elementos de naturaleza real del contrato de transporte multimodal de mercancías no difieren de los del resto de contratos de transporte. Mientras que al precio se alude de pasada, la mercancía incluye, siempre que no hayan sido proporcionados por el operador de transporte multimodal, elementos tales como «el contenedor, la paleta u artículo similar de transporte o embalaje.

Las cargas transportadas deben ser lícitas y estar determinadas en correspondencia con la obligación del cargador de declarar la naturaleza de lo que se quiere transportar. El precio o flete constituye un elemento central del contrato pues es la expresión del valor del mismo. Debe fijarse en la cláusula del pago atendiendo a un acuerdo de voluntad y autonomía de las partes o responda a tarifas oficiales

previamente establecidas por los organismos competentes. (Rodrigo Uría, 2005) Los contratos de transporte se clasifican por su objeto, por el modo o segmento que emplean, por su ámbito geográfico, por el número de porteadores que intervienen y por el régimen jurídico aplicable.

Por su objeto pueden ser de cargas y pasajeros. Las cargas pueden clasificarse desde cosas en general, incluyendo las refrigeradas, en contenedores, sólidas a granel, líquidos o gases, valores, animales vivos, desechos y basuras, necrológicas o fúnebres, etc. Por el modo o segmento pueden ser marítimas, terrestres (ferroviario o carretera), aéreos, o multimodales. Estos últimos incluyen más de un modo de transportación. Por su ámbito geográfico pueden ser nacionales, atendiendo a que el origen y destino estén dentro de los límites de un estado o internacionales, cuando rebasan los de éste. Los nacionales pueden clasificarse a su vez en provinciales o municipales.

Por el número de porteadores que prestan el servicio pueden ser individuales, cuando se realiza directamente por un solo transportista, y pluripersonales o fungibles, cuando intervienen o subcontratan varios transportistas. Como quiera que sea el resultado es siempre indivisible. Por el régimen jurídico aplicable, en el caso del transporte unimodal se está al modo o segmento específico que se trate, los cuales están regulados por diferentes disposiciones jurídicas nacionales e internacionales. En cuanto al transporte multimodal, aunque se hacen esfuerzos por adoptar la Convención de las Naciones Unidas sobre Transporte Internacional Multimodal de mercancías, de 1980, no está vigente aún pues no ha sido ratificada por el número de países que debe hacerlo. (Ralph De Wit, 1995)

La doctrina considera el contrato de transporte como una variedad del contrato de arrendamiento de servicios y de naturaleza mercantil. El Código Civil Cubano vigente, Ley 59, de 16 de julio de 1987, al regular el contrato de arrendamiento sólo reconoce como objetos de éste a los bienes, por lo que han quedado abolidos los antiguos arrendamientos de servicios y las obras que reconocía el derogado Código Civil Español hecho extensivo a Cuba.

Elementos formales

Respecto al elemento formal del contrato éste es consensual, es decir, se perfecciona con el mero acuerdo de voluntades o consentimiento al producirse una coincidencia entre la oferta y la aceptación. No obstante, a efectos probatorios se formaliza una carta de porte o conocimiento de embarque, en dependencia si el medio que se utiliza es terrestre o marítimo, que expide el porteador o transportista. La doctrina le reconoce a estos documentos las propiedades de medio de prueba y título valor, en este último caso, cuando siendo a la orden o al portador el cargador o remitente lo trasmite a terceros. (A. García, 1989)

El principio general es el de la libertad de forma. Si la ley no exige taxativamente la forma escrita como requisito necesario para la validez del contrato, cumplirá la forma una mera función instrumental, dirigida a la prueba y no a la existencia del contrato. La utilización del transporte multimodal en operaciones de compraventa internacional ha generado la existencia de distintos tipos de documentos de transporte. La relación contractual entre el cargador y el propietario de la carga, en la mayoría de los casos, se encuentra regulada por un conocimiento de embarque u otro documento de transporte similar. No obstante, las normas reguladoras de este tipo de documento presentan cierto grado de indefinición.

En un primer momento, se elaboraron las Reglas Uniformes de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), relativas a los documentos de transporte combinados, las cuales fueron universalmente reconocidas e incorporadas a diversos documentos de transporte tipo, tales como el Forwarder Bill of Lading (FBL) y el Combined Transport Document (COMBIDOC). No obstante, ante la falta de consenso originada tanto por la confluencia de excesivos documentos como por la inexistencia de un marco normativo internacional específico para el transporte multimodal los aspectos jurídicos del documento de transporte se han venido regulando por los diferentes Convenios Internacionales relativos a los diferentes modos de transporte.

El documento de transporte multimodal goza de similar estructura al resto de los documentos propios del contrato de transporte, si bien existe la tendencia a

configurarlo como autónomo e independiente de los títulos o documentos singulares que amparan cada singular fase del trayecto. El operador de transporte multimodal debe extender un documento de transporte si el cargador se lo solicita. (“Las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías,” 1980) Sin embargo, no queda claro cuál de las partes, que se podría considerar cargador, tiene derecho a hacer esa solicitud:

- el cargador contratante (la parte vinculada por el contrato de transporte);
- el expedidor (la parte que entrega las mercancías al porteador, normalmente en nombre del anterior);
- o alguna otra parte.
- Es necesario incluir cierta información en el documento de transporte, pero no queda claro si existiría responsabilidad y qué clase de responsabilidad habría que imponer por no incluir esa información.
- En algunas circunstancias, el documento de transporte no sólo debe ser una presunción salvo prueba en contrario, sino una prueba concluyente de que el porteador que lo extiende ha recibido las mercancías que en él se describen. Con todo, no queda claro cómo se han de definir esas circunstancias.

Particular importancia revisten las reservas en el documento de transporte multimodal, pues al guardar íntima relación con la posibilidad atribuida al operador de transporte multimodal de limitar su responsabilidad respecto de las descripciones que, contenidas en dicho documento, no haya podido verificar constituyen el conjunto más problemático de cuestiones que en aquél pueden plantearse. Al desempeñar el documento de transporte una función representativa de las mercancías transportadas, la necesidad de su descripción viene avalada por el alcance de la obligación del propio operador, el cual, si se muestra conforme con la descripción realizada por el cargador, puede adoptarla y recogerla en el documento, o bien puede no aceptarla, por entender que aquélla no se ajusta, total o parcialmente, a la realidad.

Esta falta de aceptación constituye el núcleo esencial del concepto de reserva. Esta puede definirse como aquella declaración de voluntad realizada por el operador de transporte multimodal por la que muestra su disconformidad con la declaración efectuada por el cargador, referida a la descripción de la carga, por entender que no se ajusta a la realidad, haciéndola constar expresamente en el documento de transporte multimodal.

Este OTM va a ser responsable por acciones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones, o aquellos otros que contrate para el contrato específico. Va a ser responsable por pérdida total o parcial de mercadería, daños y demora en la entrega con una aclaración: en el contrato, el OTM debe aceptar que la mercadería se debe entregar en un plazo determinado, para que esto le sea exigible. Si, por ejemplo, el dador de carga dice que necesita la mercadería un día determinado, y expresamente lo acepta el transportista, sólo en ese caso responderá por demora.

CONCLUSIONES

PRIMERA: La mayoría de los autores analizados coinciden en que el contrato de transporte multimodal de carga es un acto jurídico consensual, bilateral, complejo, oneroso, por el que un sujeto llamado porteador se obliga a transportar cargas de un lugar a otro, en un modo o más de transporte, mediante cierto precio o flete, que debe satisfacerle otro sujeto denominado cargador. Destacándose los tres elementos, personales, formales y reales que lo caracterizan.

SEGUNDA: Las disposiciones fundamentales que regulan el Contrato de transporte terrestre de carga en Cuba, emanan del Ministerio de Transporte, en cuanto a las obligaciones de las partes, provocando así una acumulación de legislación para asimilar en el texto contractual, y por ende una dispersión en cuanto la fijación de las responsabilidades, las que en la mayoría de las ocasiones son transcritas por las partes al contrato. Aunque las mismas pueden ser utilizadas para el contrato de transporte multimodal vía terrestre de carga.

TERCERA: Los elementos teóricos-jurídicos del contrato de transporte multimodal vía terrestre de carga, para su utilización por la UEB Cereales Cienfuegos, son a saber:

- los elementos personales, el cargador, el operador de transporte multimodal y el destinatario.
- Reales, precio y mercancía.
- formales, el acuerdo de voluntades.
- de carácter accidental el modo de transportar las mercancías, la operación, la transferencia de riesgos, la división de los costos y la entrega.

RECOMENDACIONES

PRIMERA: Contribuir con la presente investigación al estudio y análisis doctrinal del contrato de transporte multimodal de carga vía terrestre, para que se comprenda el resultado ventajoso que ha propiciado la reciente modificación a la normativa contractual.

SEGUNDA: Proponer el presente trabajo como material de consulta en la carrera de Licenciatura de Derecho, para las asignaturas de Derecho Económico y Derecho de obligaciones y contratos.

Bibliografía

Alfaro Águila-Real, J. (1991). *Las condiciones generales de la Contratación*. (1st ed.).

Madrid: Civitas.

Arias, J. D. (2003). *Tesis para optar al título de Técnico Profesional en Ventas*. Sena,

Colombia.

Arrubla Pascas, Juan A.. (1993). Contratos Mercantiles. Biblioteca Jurídica Dike.

Asamblea Nacional del Poder Popular. (1987). Ley No 59/ 87. Código Civil cubano.

MINJUS.

Asamblea Nacional del Poder Popular. (1992). Constitución de la Republica de Cuba.

MINJUS.

Asamblea Nacional del Poder Popular. (n.d.). Ley No 62. Código Penal cubano.

MINJUS.

Borda, G. (1993). *Manual de Derecho de Contratos* (2nd ed.). Buenos Aires: Perrot.

Broseta Pont, M. (1988). *Manual de Derecho mercantil*. España: Editorial Tecnos s.a.

Carreras Maldonado, M. (2010). Revisión del contrato por cambio extraordinario e imprevisible de las circunstancias.

Castán Tobeñas. J. (1998). *Derecho Civil español, común y foral*. (Vol. 3). Madrid:

Reus.

Charles Lipton, A. (2006). Las Bondades de los Contratos Modernos. Recuperado a partir de www.monografias.com

Clavijo, F. (1999). El nuevo Código Civil de Cuba: recuento y reflexiones. *Revista*

Cubana de Derecho, 16–25.

Clemente Díaz, T. (1989). *Derecho Civil. Parte General* (Vol. 2). La Habana: Pueblo y Educación.

Clemente, T. (1983). *Derecho Civil Parte general*. La Habana: Félix Varela.

Código Civil Alemán. (1900). Marcial Pons.

Código Civil de Venezuela. (1982). PANAPO.

Código Civil del Reino de España. (1888). Civitas.

Colectivo de Autores. (2004). *Formación Jurídica para Cuadros del Estado*. Editorial Félix Varela.

Congreso Argentina. (1872). Ley No 340. Código Civil de Argentina.

Congreso de Costa Rica. (1987). Ley No 30: Código Civil de la República de Costa Rica.

Congreso México. (2004). Código Civil del Distrito Federal de México.

Consejo de Estado. (1978). Decreto Ley 15 Normas Básicas para los Contratos Económicos.

Danz, E. (1955). *La interpretación de los negocios*. (2nd ed., Vol. 3). Madrid.

De Wit, R. (1995). El transporte multimodal: la responsabilidad del transportista y la documentación. Lloyd de la prensa de Londres.

Decreto 310, De los Tipos de Contratos. (2012). Editora MINJUS. Recuperado a partir de <http://www.gacetaoficial.cu/>

Decreto Ley 304, de la Contratación Económica. (2012). Editora MINJUS.

Recuperado a partir de <http://www.gacetaoficial.cu/>

Decreto Ley 227. Del Patrimonio Estatal. (2002). Editora MINJUS. Recuperado a

a partir de www.gacetaoficial.cu

Decreto-Ley 129/91 de la Extinción del Sistema de Arbitraje Estatal. (1991).

Recuperado a partir de www.tsp.cu

Díaz Pairo, A. (1945). *Teoría General de las Obligaciones/ Antonio Díaz Pairo*. (Vol.

1). Madrid: Temis.

Díaz Pairó. (1997). *Teoría General de las Obligaciones*. Centro Histórico, México,

DF.: Editorial Tresguerras 27.

El problema de los contratos típicos, atípicos y mixtos en nuestra legislación. (1986).

Universidad de la Habana, Cuba.

Farina, J. (1993). *Contratos Comerciales Modernos*. Editorial Astrea.

Gallardo Ortiz, Miguel Á. (2010). Artículo sobre las cuentas en participación.

Recuperado a partir de www.monografias.com

García Albadalejo, M. (1996). *Derecho Civil, introducción y parte General* (Vol. 2).

Barcelona: Bosch.

García, A. (1989). *Economía de Empresa del Transporte*. La Habana: Ciencias

Sociales.

Gherzi, Carlos A. (1999). *Contratos Civiles y Comerciales*. (4th ed.). Buenos Aires:

Astrea.

Humberto Rodríguez, G. (1982). *Derecho Administrativo*. España: Ediciones librería del profesional.

la Cruz Berdejo, José L. (1987). *Teoría General del Contrato*. (2nd ed., Vol. 2). Barcelona: Bosch.

Larenz, K. (1956). Base del negocio Jurídico y cumplimiento de los contratos. *Revista de Derecho Privado*.

Las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. (1980).

Ley 77. Ley de la Inversión Extranjera en Cuba. (1995).

Leyva Saavedra, J. (2001). *El Contrato de Factoring*. Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Luis Fernández, J. (1994). *Elementos de Derecho Mercantil* (segunda.). España: Editora Deustosa.

Manresa Navarro, José M.. (2004). *Comentarios al Código Civil español*. La Habana.

Messineo, F. (1952). *Doctrina General del Contrato*. (Vol. 2). Buenos Aires: Ejea.

Ministerio de Economía y Planificación. (2005). Resolución 2253 Indicaciones para la contratación económica. MINJUS.

Ministro de Transporte. (1997). Resolución 98. MINJUS.

Ministro de Transporte. (2000). Resolución 79, Obligaciones de los transportistas en las cargas contenerizadas. MINJUS.

Ministro de Transporte. (2002). Resolución 299. MINJUS.

Ministro de Transporte. (2002). Resolución 300. MINJUS.

Miranda Canales. (1999). *Manual de Contratos*. Perú: Lima Ediciones Legales.

Mosset Iturraspe, J. (1978). Contratos (Vol. 1, p. 350). Argentina: Editorial Ediar.

Ojeda Rodríguez, Nancy de la C. (2003). *Teoría General de las Obligaciones: comentarios al Código Civil cubano/*. Félix Varela.

Pérez Gallardo, L. (2000). *Lecturas de Derecho Civil y de Contratos*. La Habana: Félix Varela.

Puig Feriol, Ll. (1997). *Manual de Derecho Civil* (Vol. 2). Madrid: Marcial Pons.

Puig Peña, F. (1999). Tratado de Derecho Civil. *Revista de Derecho Privado*.

Rapa Álvarez, V. (1991). *Manual de Obligaciones y Contratos*. (2nd ed.). La Habana: Félix Varela.

Rodrigo Uría. (1994). *Derecho Mercantil*. Madrid: Editorial Pons s.a.

Sánchez Calero, F. (1984). *Instituciones del derecho mercantil* (Editoras de Derecho reunidas, Valladolid.). España.

Sierralta, A. (1998). Contratos Comerciales Internacionales.

UNAM. (1965). *Panorama de derecho mexicano*. (Vol. 2). México: Publicaciones del instituto del derecho comparado.

UNITROIT. (1996). Principios sobre Contratos Comerciales Internacionales. *Revista Derecho de los Negocios*.

UNTAC “Manual del participante del taller sobre el transporte multimodal. (1990).

Valdez Díaz, Caridad del C. (2006). *Derecho Civil*. La Habana: Félix Varela.

Yagüez, Ángel R. (1993). *Tratado de responsabilidad civil*. Madrid: Civitas.

Zaragoza Ramírez, A. (2001). El Arbitraje y Los Contratos De Joint Venture.

Anexos

Anexo 1

Revisión documental.

Fundamento: La revisión de documentos proporciona la ilustración de datos concretos relacionados con las cláusulas estipuladas en los contratos de transportación terrestre de carga y el contrato de transportación multimodal de mercancías.

Objetivo: Se aplicó con el objetivo de conocer sobre las cláusulas en los contratos de transportación terrestre de carga y el contrato de transportación multimodal de mercancías.

Documentos revisados: Se revisaron 2 de contratos.

1. Transporte de terrestre de carga por Ferrocarril.
2. Transporte de terrestre de carga por camiones.

Datos revisados:

En los contratos:

- obligaciones de las partes,
- traspaso de responsabilidad

Anexo 2

Entrevistas.

Fundamento: La entrevista permitió conocer la opinión de los comerciales de la UEB Cereales Cienfuegos sobre el contrato de transporte multimodal de carga. La selección de los entrevistados se basa en la existencia y aceptación de una opinión calificada del personal, y en su disposición a participar en la emisión de sus criterios.

Objetivo: Se efectuó con el propósito de indagar sobre la situación real que presenta la transportación de mercancías en esta entidad, así como las necesidades y requisitos de este proceso.

Cuestionario

- 1) ¿Cómo transcurre el proceso de transportación de las mercancías?
- 2) ¿Responde hoy la contratación de la transportación de las mercancías, a sus necesidades?
- 3) ¿Conoce Ud de algún tipo de contrato que pudiera dar respuesta a sus necesidades?
- 4) ¿Que necesita dentro del contrato que se firma con el transportista para la protección efectiva de la mercancía?