

**KAWASAKI KISEN V. REGAL-BELOIT:
¿UN PASO HACIA LA UNIFORMIDAD
Y PREDICTIBILIDAD DE LA LEY APLICABLE
AL TRANSPORTE MULTIMODAL EN LOS ESTADOS
UNIDOS? ***

Juan Pablo Rodríguez Delgado **

Profesor Ayudante de Derecho Mercantil
Universidad Carlos III de Madrid

RESUMEN

La ley del transporte marítimo (COGSA) de los Estados Unidos establece que cuando se emiten conocimientos de embarque por separado, uno por un porteador marítimo para el tramo marítimo y el otro por una empresa ferroviaria para su homólogo terrestre, la COGSA se aplicará al tramo marítimo y la Enmienda Carmack (ley terrestre) se aplica al tramo del transporte realizado por tierra. Caso distinto se produce cuando se ha emitido un único conocimiento de embarque. Hasta ahora, los tribunales de Apelación americanos estaban divididos sobre la posible aplicación, bien de la COGSA, cuando además constaba una cláusula Himalaya, o si por el contrario debía ser la Enmienda Carmack la que gobernase las situaciones en las que se había emitido un único conocimiento. Fruto de esta división el Tribunal Supremo estadounidense dicta, con el propósito de aclarar definitivamente la cuestión, la sentencia objeto de este trabajo. La pregunta a resolver por el Tribunal era si la Enmienda Carmack se aplicaba al tramo terrestre de dicho transporte. La Enmienda Carmack, sentencia el TS, no se aplicará a un transporte con origen en el extranjero bajo un único conocimiento de embarque, siendo sólo aplicable si el porteador ferroviario emitiese su propio conocimiento de embarque. En el caso estudiado el «porteador inicial» era un porteador marítimo no cubierto por la Enmienda Carmack, por lo que debería ser la ley marítima (COGSA) la que gobernase la relación y la responsabilidad del porteador.

Palabras clave: conocimiento de embarque directo, porteador inicial, Enmienda Carmack, US COGSA, Reglas de Rotterdam.

* Fecha de recepción del trabajo: 08/05/2013. Fecha de aceptación del trabajo: 16/07/2013.

** Quiero agradecer, al comienzo de este trabajo, las indicaciones y comentarios de los profesores D. Manuel Alba Fernández y de D. Juan Luis Pulido Begines. Sus aportaciones han supuesto, sin lugar a duda, un enriquecimiento a las páginas que siguen. Cualquier error, no obstante, en el planteamiento, corresponde exclusivamente al autor.

Kawasaki Kisen v. Regal-Beloit: Is it a step forward into the uniformity and predictability in Law governing multimodal carriage of goods in USA?

ABSTRACT

It seems clear under US law that where separate bills of lading are issued, one by an ocean carrier and the other by a rail carrier, then US COGSA applies to the ocean carriage and Carmack applies to the overland leg of the transport. The US Courts of Appeals were divided on whether or not US COGSA, via the Himalaya clause, applied or whether the Carmack Amendment applied to situations where a single through bill of lading was issued. This case now clarifies the matter. The Carmack Amendment does not apply to a shipment originating overseas under a single through bill of lading. The majority's opinion hinges on a very technical examination of the language of the Carmack Amendment, especially with regard to the definition of a «receiving carrier». So the question is whether the Carmack Amendment does apply to the domestic inland leg of this shipment. The US Supreme Court concluded that it did not. Carmack only applies if a rail carrier is required to issue its own bill of lading and Carmack only requires that a receiving rail carrier issue its own bills of lading. In this case, the «receiving carrier» was an ocean carrier (it was not a rail carrier covered by Carmack). Consequently the Carmack Amendment was not applicable.

Keywords: through bill of lading, receiving rail carrier, Carmack Amendment, COGSA, Rotterdam Rules.

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.—II. EL PROBLEMA: 1. Disparidad de soluciones. 2. Cuestiones a resolver.—III. LA SOLUCIÓN: *KAWASAKI KISEN LTD. V. REGAL-BELOIT CORP.*: 1. Antecedentes de hecho. 2. Fundamentos jurídicos de la solución aportada: 2.1. El texto. 2.2. Historia legislativa. 2.3. La finalidad. 3. La posición discrepante. 4. Las Reglas de Rotterdam como modelo.—IV. LA INCIDENCIA DE ESTA SENTENCIA EN LA FUTURA APLICACIÓN DE LAS REGLAS DE ROTTERDAM EN LOS ESTADOS UNIDOS.—V. CONCLUSIONES A LOS INTERROGANTES PLANTEADOS.