

Diplomado Internacional de Logística y Transporte FIATA

Módulo: Transporte Multimodal

Tema: Operador de Transporte
Multimodal (OTM) y
Responsabilidades del OTM



INDICE

1 El Operador de Transporte Multimodal (OTM)	2
1.1 El Agente de Carga como antecedente del OTM.....	2
1.2 Particularidades del OTM.	3
1.3 Tipos de OTM.....	5
2 Responsabilidad del OTM.....	6
2.1 Tipos de responsabilidades de los OTM.....	7
2.2 Responsabilidad del OTM según la “Convención de Naciones Unidas de Transporte Multimodal”	9
2.3 Responsabilidad del OTM según las “Reglas UNCTAD – CCI”.	11
2.4 Documento de Transporte Multimodal.	14

1 El Operador de Transporte Multimodal (OTM)

El antecedente del Operador de Transporte Multimodal lo podemos encontrar en los Agentes de Carga. Este modelo de negocio de intermediación en el transporte internacional evolucionó para comenzar a actuar como OTM.

1.1 El Agente de Carga como antecedente del OTM.

El Agente de Carga también se denomina como Agente Transitario (*Freight Forwarder*) o Expedidor.

El Agente de Carga es el ente encargado de coordinar y organizar embarques internacionales, consolidar cargas de exportación o desconsolidar carga de importación y emitir o recibir del exterior los documentos de transporte propios de su actividad. Actúa a nombre de terceros como coordinador entre los generadores de carga (importadores y(o) exportadores) y los transportadores efectivos de la misma.

Según la Comisión Económica de Naciones Unidas para Europa (UNECE) un Agente de Carga es una empresa que organiza el transporte comercial para las cargas de otras empresas (generadores de carga). El agente generalmente asume la responsabilidad de los envíos hasta que llegan a su destino, dependiendo de los términos comerciales y de transporte acordados, como los INCOTERMS.

Un papel muy importante del agente es recolectar y consolidar envíos menores a un camión o un contenedor, haciendo así su transporte más eficiente y reduciendo los costos de transporte.

Un Agente de Carga puede actuar como intermediario, lo que coincide con la definición vista anteriormente, pero también, puede actuar como principal lo que lo acerca al concepto de OTM. En la siguiente tabla se muestran las dos posiciones tomando en cuenta una serie de factores:

FACTORES	COMO PRINCIPAL	COMO INTERMEDIARIO
Estatus Legal	El proveedor de servicios acepta la responsabilidad de una labor específica de transporte	El proveedor de servicios actúa en nombre y representación de otros (que son sus Principales).
Función	Se encarga totalmente de la ejecución de todo o parte del transporte a su conveniencia. Elige a los transportistas y otros profesionales con los que suscribe contratos en su nombre.	Es un agente de conexión entre modos de transporte. Reserva espacios y arregla el transporte, realiza despachos, etc. en nombre y por instrucciones de su Cliente.
Responsabilidad	Asume responsabilidad en su propio nombre por los servicios que presta. Es responsable de sus errores, omisiones y los de quienes contrata en cumplimiento de su servicio.	Acepta responsabilidad solo por sus propias faltas o las de sus empleados. No asume responsabilidad de terceras partes si ha puesto debido cuidado en la elección de dichas partes.
Remuneración	Negocia un <u>precio único de sus servicios</u> con el cliente el <u>que cubre la totalidad de los servicios</u> de la cadena de transporte (asumiendo cualquier fluctuación) y remunera a quienes haya contratado según ha convenido con ellos.	Se reembolsa de los anticipos recibidos de su cliente, de los que paga a terceros según instrucciones del cliente y añade sus honorarios según los usos de su profesión.

Tabla 1: Comparación entre actuar como principal y actuar como intermediario

Con el desarrollo de la logística y el SCM y el empleo creciente de la contenedorización los Agentes de Carga han evolucionado a OTM.

1.2 Particularidades del OTM.

Según la FIATA un **OTM** es persona que, a nombre propio, actuando como principal, suscribe **UN CONTRATO de TRANSPORTE MULTIMODAL (TM)** asumiendo **LA RESPONSABILIDAD** por el transporte de origen a destino en **MAS DE UN MODO DE TRANSPORTE** y para lo cual ejecuta o hace ejecutar las operaciones que se requieran.

OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL SEGÚN LA

Para la **Convención de Transporte Multimodal Naciones Unidas** un **OTM** es “cualquier persona que a nombre propio o por mediación de otra persona actuando en su nombre, celebra un contrato de TM actuando como Principal, y no como Agente ni a nombre del Consignatario ni de los Porteadores participantes en la

operación de transporte multimodal, y quien asume la responsabilidad por el cumplimiento del contrato.”

Por tanto, es requisito para actuar como **OTM** que:

- a) Organice un transporte puerta a puerta usando más de un modo de transporte.
- b) Emita un documento de transporte único que cubra toda la transportación.
- c) Acepte la responsabilidad por la operación completa.

Por ende, una condición indispensable para llamarse y actuar como OTM es que el mismo opere bajo el estatus legal de **PRINCIPAL**.

Otros requisitos para actuar como OTM son los siguientes:

1. Ser un proveedor de servicios de transporte plenamente reconocido en el mercado; que aparezca en directorios relacionados con proveedores de servicios de transporte.
2. Actuar como **Principal**, presentando sus propios documentos de transporte (con su logo y dirección de casa matriz) y asumiendo la responsabilidad y sus consecuencias en su nombre.
3. Ser reconocido como poseedor de un **Poder Contractual Total** para negociar y celebrar contratos de Transporte Multimodal. En el acta de constitución de la empresa debe reflejarse eso.
4. Ser reconocido y contar con estatus legal como **PORTEADOR**. Ciertos países, a través de instituciones relacionadas con el transporte, establecen esta categoría.
5. Contar con **licencia nacional** para actuar como OTM. En Colombia, por ejemplo, para actuar como OTM debe contarse con la licencia¹.
6. Tener reconocimiento internacional.
7. Ser una empresa legalmente constituida.
8. Contar con una o varias oficinas en lugar conocido. No puede ser un llamado “operador de maletín”.
9. Ser una **compañía bien estructurada** que ofrezca seguridad a los Clientes.
10. Contar y poder demostrar que cuenta con los recursos mínimos para operar y **asumir reclamaciones** (ser reconocido o tener garantía bancaria y estar asegurado, pues, recuérdese que el OTM asumen la responsabilidad de puerta a puerta).
11. Gozar de **trayectoria financiera estable** y reputación en los negocios.

¹ <https://vlex.com.co/vid/decreto-354204194>

12. Si es posible, mostrar que está asociado a un proveedor de transporte o cuenta con algún Cliente de prestigio nacional o internacional.

El listado anterior tiene dos interpretaciones; la primera es que dicho listado le sirve a un negocio incipiente de OTM que quiera posicionarse como hoja de ruta de acciones estratégicas para alcanzar su visión y la segunda es que dicho listado le sirve a un generador de carga como lista de chequeo para evaluar a un posible OTM que desea contratar para que operen sus cadenas de DFI.

1.3 Tipos de OTM.

En la actualidad existen varios tipos de OTM que operan en el mercado internacional, principalmente en países desarrollados. Los mismos se clasifican en dos categorías:

- VO - MTO - Vessel Operating - Multimodal Transport Operator
- NVO - MTO - Non Vessel Operating - Multimodal Transport Operator

Los VO – MTO son OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL que operan buques. Comúnmente son Líneas Regulares de Contenedores, que han extendido su rango de servicios para cubrir todo el tránsito de mercancías puerta a puerta, subcontratando para ello modos de transporte terrestre. Compañías como Maersk, CMA – CGM, ONE y Evergreen ofrecen servicios puerta a puerta y, por ende, actúan como VO – MTO.

Los NVO – MTO son OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL que no operan buques. Son también conocidos como NVOCC (Non Vessel Operating Common Carriers). Generalmente, los NVO MTO poseen algún medio de transporte terrestre o prestan servicios afines, aunque pueden subcontratar toda la operación de transporte de principio a fin con uno o varios Porteadores, incluidos los Armadores de Buques. Los principales NVO – MTO² son, entre otros, Kuehne + Nagel, Sinotrans Ltd., DHL Global Forwarding, DB Schenker USA y DSV Panalpina A/S.

Una categoría dentro de los NVO – MTO es la de los OTM Simples. Se distinguen de los NVO MTO porque los OTM Simples son NVO MTO con limitados recursos,

² <https://ftr.to/465>

pero mucho más flexibles pues cuentan con la posibilidad de elegir la combinación de transportes que mejor satisfaga las necesidades de los Clientes; un ejemplo es el de Expeditors International of Washington.

Al implementar una solución de transporte multimodal pudiéramos generar múltiples combinaciones de modos de transporte. En la siguiente tabla se muestran ejemplos de combinaciones.

Modos de transporte secundarios en el país del vendedor	Modos de transporte principales en el tránsito internacional.	Modos de transporte secundarios en el país del comprador
Carretero	Marítimo	Ferrovionario y Carretero
Carretero	Aéreo	Carretero
Carretero, Ferrovionario y Fluvial	Marítimo	Fluvial y Carretero

Tabla 2: Ejemplos de combinaciones que se dan en el transporte multimodal

Algunos beneficios comerciales que tienen los clientes de un OTM se relacionan a continuación:

- Tarifas únicas que facilitan el cálculo gastos y costos de la DFI y el precio de los INCOTERMS.
- Reduce la documentación y las formalidades.
- Reducción de tiempo y gastos.
- Reducción de inventarios en almacenes derivado de lo anterior.
- Mejora el planeamiento de la logística de DFI.
- Relaciones con una sola persona que se responsabiliza integralmente de ejecutar la cadena de DFI.

2 Responsabilidad del OTM.

En el diagrama que presentamos a continuación ilustramos los niveles de responsabilidad de un OTM cuando asumen la prestación de un servicio de transporte multimodal de cargas.



Fig. 1: Diagrama de responsabilidad de un OTM (elaboración propia)

Como se aprecia en el anterior gráfico, un OTM se responsabiliza en coordinar toda la operación de transporte de origen a destino; hay segmento donde el OTM ejecuta, pero, seguramente, hay otros donde el OTM no ejecuta, sino coordina, pues lo ejecutan otros. También, se responsabiliza porque la carga llegue en el tiempo estipulado y durante el trayecto total no pierda calidad y cantidad.

¿Por qué es importante establecer las responsabilidades del OTM? El comercio internacional es muy completo y se caracteriza por:

- a. Variados términos de compraventa.
- b. Créditos documentarios complejos.
- c. Disímiles procedimientos aduanales.
- d. Cambios monetarios frecuentes.
- e. Variados y complicados requisitos documentales.
- f. Variaciones en los tiempos de tránsito.

2.1 Tipos de responsabilidades de los OTM.

Cuando se habla de **Responsabilidad de un Porteador (Carrier)** (responsable del transporte de las mercancías), generalmente se hace referencia a los siguientes aspectos:

1. Convenciones y Leyes que rigen el Transporte;
2. Ámbito de Aplicación de las Leyes;
3. Tratamiento a la Responsabilidad (principios de culpa);

4. Carga de la Prueba;
5. Exoneraciones de Responsabilidad;
6. Límites de Responsabilidad;
7. Aviso de Pérdida o Daños a las Mercancías;
8. Prescripción de la Responsabilidad.

Todos los aspectos anteriores dependerán de la **ley aplicable**, es decir, del Convenio Internacional o Ley Nacional que sea de aplicación al transporte en cuestión. El **problema** consiste en que dichos Convenios y Leyes no son de aplicación universal.

Un OTM puede asumir responsabilidad de una de las maneras siguientes:

- RESPONSABILIDAD UNIFORME
- RED DE RESPONSABILIDADES

La **responsabilidad uniforme** (“régimen unitario” o “mixto”) se da cuando el OTM asume una **responsabilidad única**, sin importar la responsabilidad que corresponde a los diferentes modos de transporte usados. Puede elevar su nivel de Responsabilidad respecto a Convenios o Leyes imperantes para otros transportes, pero no reducirlos o limitar su responsabilidad por debajo de estos.

La **red de responsabilidades** se da cuando el OTM asume **niveles variables de responsabilidad** de acuerdo al régimen modal que aplica y a la Convención Internacional o Leyes nacionales que lo rigen; este es el régimen de responsabilidad comúnmente utilizado por los OTM. Lo anterior significa, que si se produce un daño o pérdida de las mercancías del Cliente, el OTM asumirá la responsabilidad por ellas, pero según **la asumirá un transportista unimodal** de acuerdo a lo establecido para el modo de transporte en que se produjo dicho daño o avería.

Por consiguiente, un OTM deberá conocer no solo la Legislación Internacional y Nacional vigentes para el Transporte Multimodal, sino las vigentes para todos los transportes **unimodales** que opere o contrate. Por ejemplo:

- Transporte Marítimo: Reglas de La Haya, de La Haya-Visby, de Hamburgo y de Rotterdam.
- Transporte Aéreo: Convenio de Montreal.
- Transporte Terrestre: Convenio CMR (*Convention Merchandises Routiers*) y Convenio COTIF-CIM de 1980.

Como se mencionó anteriormente, las Leyes o Convenios que han sido previstos para el Transporte Multimodal de Mercancías son los siguientes:

- El “Convenio Internacional sobre Transporte Multimodal de Mercancías” de Naciones Unidas.
- Las “Reglas de la UNCTAD-CCI relativas a los Documentos de Transporte Multimodal”.

A continuación, vamos a analizar cómo se enfoca el tratamiento de responsabilidad del OTM en cada uno de estos instrumentos legales.

2.2 Responsabilidad del OTM según la “Convención de Naciones Unidas de Transporte Multimodal”.

El “Convenio Internacional sobre Transporte Multimodal de Mercancías”³ fue aprobado por consenso en Ginebra el 24 de mayo de 1980 y persigue garantizar equilibrio entre Proveedores y Usuarios del transporte. Aún no ha entrado en vigor porque no se han alcanzado los 30 países que deberían ratificarlo⁴, sin embargo, analizaremos a continuación, de forma abreviada, el modo en que contempla la Responsabilidad del OTM.

Ámbito de aplicación

Cuando el lugar de recepción, en que el Porteador toma bajo custodia las mercancías, o el lugar en que las entrega al Consignatario, se encuentren situados en un País Contratante del Convenio, los transportes combinados de ámbito nacional son amparados por las Leyes Nacionales.

Presunción de falta o negligencia del Porteador

El OTM será responsable de los perjuicios ocasionados, a menos que él, sus empleados o Agentes hayan adoptado “todas las medidas que razonablemente podrían exigirse para evitar el hecho y las consecuencias”. Es decir, se aplica la doctrina de culpa.

³ https://unctad.org/es/system/files/official-document/tdmtconf17_es.pdf

⁴ https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=en

Carga de la prueba

La carga de la prueba recae sobre el OTM. Debe demostrar “comportamiento diligente”.

Exoneraciones de responsabilidad

El Porteador es responsable solo si los daños son causados por sus propias faltas o negligencias (recordar que el OTM se hace responsable por todo el transporte).

Límites de responsabilidad

Todos los Porteadores limitan su responsabilidad en caso de pérdidas o daños a las cargas. Los límites de responsabilidad se establecen de acuerdo a la Legislación internacional o nacional aplicable.

- Si el daño no es localizado: 920 DEG⁵ por bulto o 2.75 DEG por Kg. de peso bruto de mercancía dañada o perdida (el que resulte mayor). (valor del DEG en relación al USD⁶).
- En caso de daño localizado: Según los límites prescritos por la Ley o Convenio Internacional o Ley Nacional aplicable al modo de transporte donde ocurrió el daño.
- Por demoras: 2.5 veces el flete pagado, siempre que no exceda el flete total pagado por el transporte multimodal.

Aviso de pérdida o daño de las mercancías

- Si no son aparentes (no visibles) - dentro de los 6 días consecutivos siguientes al momento de la recepción. (igual que en las Reglas UNCTAD-CCI).
- Si los daños son aparentes se avisará al OTM por escrito el primer día laborable siguiente al momento de poner las mercancías en poder del Destinatario.
- Si no se presenta aviso de pérdida o daño dentro de los plazos anteriores, no quiere decir que el Consignatario pierde su derecho a presentar acciones de demanda contra el OTM, pero la Carga de la Prueba pasaría al Consignatario.

⁵ <https://www.imf.org/es/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>

⁶ https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx

Plazo de prescripción de las acciones de responsabilidad

Dos años a partir de la entrega de las mercancías o desde la fecha en que la carga debía ser entregada.

2.3 Responsabilidad del OTM según las “Reglas UNCTAD – CCI”.

Puesto que no había entrado en vigor el Convenio de Transporte. Multimodal de Naciones Unidas, se realizó un trabajo conjunto entre UNCTAD y CCI que permitió emitir estas Reglas que regulan los contratos de Transporte Multimodal o Combinado, mediante el sometimiento contractual a las partes hasta que se consiga la vigencia del Convenio. Con dichas Reglas, se suple la carencia de unificación convencional entre Estados a través de la vía privada, consistente en insertar en el contrato de transporte multimodal la aplicación voluntaria por las partes del contrato de las Reglas UNCTAD-CCI⁷.

Las Reglas “son menos rígidas en sus exigencias hacia los Transportistas”, acercándose a las Reglas de La Haya Visby y alejándose un poco de la influencia de las Reglas de Hamburgo en que basa el Convenio de Transporte. Multimodal.

Las Reglas son plenamente aceptadas por los Bancos porque son compatibles con la última revisión de las Reglas y Usos Uniformes de la CCI relativas a los Créditos Documentarios (UCP 600⁸). Las Partes, al hacer remisión a las Reglas, convienen que éstas prevalecerán sobre cualquier estipulación en contrario.

Analizaremos a continuación, de forma abreviada, el modo en que contempla la Responsabilidad del OTM dichas Reglas.

Ámbito de aplicación

Las Reglas serán de aplicación cuando están incorporadas en el Contrato de Transporte. No se aplican si no se hace remisión a ellas en los contratos de transporte.

⁷ https://unctad.org/es/system/files/official-document/tradewp4inf.117_corr.1_es.pdf

⁸ <https://www.comafi.com.ar/multimedios/otros/207.pdf>

Período de Responsabilidad

Mientras estén las mercancías “bajo custodia del OTM”, es decir, desde “el momento en que toma las mercancías bajo su custodia” hasta “el momento en que las entrega”.

Fundamentos de la Responsabilidad

Basada en el principio de “presunción de falta o negligencia” (el OTM debe probar que no intervino culpa o negligencia de su parte). Será responsable por retrasos (siempre que el Expedidor haya hecho una declaración de interés en la entrega en plazo debido y ésta haya sido aceptada por el OTM).

Carga de la prueba

El OTM (y no el Cargador) debe probar que no intervino culpa o negligencia de su parte (a diferencia del Convenio en que debe demostrar que fue diligente).

Exoneraciones de culpa

El Porteador tiene exoneraciones como en las Reglas de La Haya-Visby, en particular por:

- Falta náutica (actos, negligencia o falta del Capitán, marineros o práctico en la navegación o manejo del buque);
- Incendio (a menos que sean ocasionados por culpa del Porteador).
- No es responsable por innavegabilidad del buque si prueba que ha empleado debida diligencia.

Límites de Responsabilidad

El que disponga el Convenio internacional o Ley nacional imperativa si la fase del transporte donde ocurrió el daño es conocida. Si no es conocida, entonces:

- 666,67 DEG por bulto o unidad o,
- 2 DEG por Kg de peso bruto de mercancía dañada o perdida si esta cantidad es mayor, a menos que exista una Declaración de Valor.
- 8.33 DEG por Kg. de peso bruto si el transporte multimodal no incluye transporte por agua.

- Si hay Retrasos en la entrega o pérdidas o daños indirectos, la responsabilidad se limita a una suma no mayor que el flete a pagar por todo el transporte multimodal (siempre que el Cargador haya declarado su interés en el cumplimiento del plazo acordado).

Para que se tenga una idea de los límites de responsabilidad a asumir por porteadores, presentamos una tabla donde aparecen, para diferentes convenciones marítimas (las cuatro primeras) y de transporte multimodal (las dos últimas), los límites establecidos y dos ejemplos de la aplicación de los mismos para la pérdida total de dos cargamentos.

CONVENIO	LIMITE DE RESPONSABILIDAD	CONVERSIÓN A USD	EJEMPLOS	
			1130 fardos de tela con un peso cada uno de 5 kg	10 huacales de 1200 kg conteniendo motobombas
Reglas de La Haya 1924	100 libras esterlinas oro por bulto	125	141'250	1'250
Reglas de La Haya-Visby 1968	666.67 DEG por bulto o 2 DEG por Kg. (el que sea mayor)	946,67	1'069'738,68	9'466,71
		2,84	16'046,00	34'080,00
Reglas de Hamburgo	835 DEG por bulto o 2,5 DEG por Kg.	1185,70	1'339'841,00	11'857,00
		3,55	20'057,50	42'600,00
Reglas de Rotterdam	875 DEG por bulto o de 3 DEG por kg.	1242,50	1'404'025,00	12'425,00
		4,26	24'069,00	51'120,00
Convenio de NNUU de Tpte. Multimodal	920 DEG por bulto o 2,75 DEG por kg.	1306,40	1'476'232,00	13'064,00
		3,91	22'063,25	46'860,00
Reglas UNTAD-CCI	666,67 DEG por bulto o 2 DEG por kg.	946,67	1'069'738,68	9'466,71
		2,84	16'046,00	34'080,00

Tabla 3: Ejemplos de aplicación de límites de responsabilidad para diferentes convenciones (elaboración propia)

Los números en **negrita** que aparecen en las columnas 4 y 5 son los mayores valores al comparar el valor por bulto o por kilogramo.

Aviso de pérdida o daño de mercancías

Avisar en el momento de recibir las mercancías si la pérdida o el daño son aparentes (visibles). Si no lo son, dentro de los 6 días consecutivos siguientes a la fecha en que fueron puestas en poder del Consignatario.

Prescripción de las acciones

El OTM quedará exonerado si no se establece demanda EN SU CONTRA dentro de los 9 meses contados desde la entrega de las mercancías (o desde que debieron ser entregadas).

Ley imperativa

Las reglas solo surtirán efecto si no son contrarias a las disposiciones imperativas de los Convenios Internacionales o las leyes nacionales aplicables al contrato de Transporte Multimodal o Unimodal.

Finalmente, es bueno consignar que el OTM es libre de adicionar a sus contratos, además de la Reglas, otras cláusulas relativas a cuestiones tales como la avería gruesa, colisión por culpa de ambas partes, itinerarios, y otras tradicionales en los B/L y demás documentos de transporte.

Al margen de las Leyes y Reglamentos de carácter internacional y las Reglas aceptadas internacionalmente para su inclusión en los Contratos, muchos países han incorporado a su aparato jurídico las Leyes Internacionales o sus propias Leyes acerca del Transporte Multimodal. Existen también Convenios Internacionales de carácter regional, como lo es el Acuerdo de Cartagena (Decisiones 331⁹ y 393¹⁰).

2.4 Documento de Transporte Multimodal.

El Documento de Transporte Multimodal (DTM) acredita la existencia de un **CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL** y es evidencia la **RECEPCIÓN DE LA CARGA** por el **OTM** y su **COMPROMISO DE ENTREGARLA** a su destinatario. El DTM puede ser **NEGOCIABLE**.

Las proformas de DTM más significativas son las siguientes:

- **COMBICONBILL¹¹**: *Combined Transport B/L*. Elaborado por BIMCO. Cubre los casos en que el Porteador se compromete a realizar una transportación “por más de un modo de transporte”. Puede ser usado como B/L convencional. No

⁹ <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/11596/100000351.pdf?sequence=1>

¹⁰ <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/11597/100000353.pdf?sequence=1>

¹¹ <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/combiconbill#>

existen diferencias substanciales entre este B/L y los Documentos de Transporte Combinado y Documentos de Transporte Multimodal. En este B/L el Porteador acepta la responsabilidad desde el lugar escrito en el mismo en que se recibirán las mercancías hasta el lugar en que serán entregadas.

- **FIATA B/L¹²**: Para Transitarios que operen como OTM. Recomendado por FIATA y la CCI. Los contenidos del Combidoc y del FBL son muy similares y difieren solo en cuanto a indemnizaciones por demoras.
- **MULTIDOC¹³**: Desarrollado por UNCTAD y recomendado por la Convención de NNUU de la que incorpora sus condiciones sobre responsabilidades, las que tienen sus diferencias respecto a las de la CCI.

¹² https://fiata.com/fileadmin/user_upload/documents/Diverses/FIATA_Documents_and_Forms.pdf

¹³ <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/multidoc-2016>