



FONDO FINANCIERO PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DEL PLATA

**INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA
INFRAESTRUCTURA REGIONAL SUDAMERICANA (IIRSA)**

Transporte Multimodal en Sudamérica

Hacia una articulación normativa de carácter regional

Informe Final

**Junio de 2003
Santa Cruz de la Sierra, Bolivia,**

INDICE

INTRODUCCIÓN	6
RESUMEN EJECUTIVO	7
<i>El mercado</i>	7
<i>Normas vigentes</i>	8
<i>Objetivos</i>	9
<i>Procedimiento</i>	9
CAPITULO I.....	11
CARACTERIZACION GENERAL DE LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN LA REGION	11
1.1. INTRODUCCIÓN	11
1.2. CARACTERIZACIÓN DEL TRANSPORTE MULTIMODAL: CONCEPTOS – ACTORES	12
1.2.1. ALGUNAS DEFINICIONES DE TRANSPORTE MULTIMODAL	12
1.2.2. EL TRANSPORTE MULTIMODAL COMO MODALIDAD CONTRACTUAL	12
1.2.3. EL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL (OTM)	13
1.2.4. OTROS ACTORES RELEVANTES: EL “FORWARDER”, EL “COMMON CARRIERER” Y EL “NON VESSEL OPERATING COMMON CARRIER (NVOCC)”	14
1.2.5. ALTERNATIVAS: TRANSPORTES SUCESIVOS Y TRANSPORTE COMBINADO.....	14
1.2.6. OTRAS DEFINICIONES Y ASPECTOS NORMATIVOS: UNITACIÓN, STANDARIZACIÓN Y CONTENEDORES	15
<i>Unitarización</i>	15
<i>Reglas para la estandarización</i>	15
<i>Contenedor: tratamiento jurídico</i>	17
1.3. VENTAJAS DEL CONTRATO MULTIMODAL	17
1.4. LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL	19
1.4.1 LA DEMANDA.....	19
1.4.2 LA DEMANDA DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTRAREGIONAL.....	21
1.4.3. OFERTA	23
<i>Transporte marítimo</i>	23
<i>Puertos</i>	25
<i>Argentina</i>	25
<i>Transporte vial</i>	25
<i>Transporte ferroviario</i>	25
<i>Interfaces ferro portuarias</i>	26
<i>Interfaces vial-portuarias</i>	26
<i>Terminales interiores</i>	26
<i>Conclusión</i>	26
1.4.4. ASPECTOS ECONÓMICOS RELEVANTES PARA SUDAMÉRICA	26
PORCENTAJES DE LAS EXPORTACIONES DE LAS REGIONES SEGÚN MODO.....	28
1.4.4. CUANTIFICACIÓN PRELIMINAR DE LOS EFECTOS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.....	29
1.5. BIBLIOGRAFIA	31
CAPITULO II	32

EVALUACIÓN DE LAS NORMATIVAS CONSAGRADAS INTERNACIONALMENTE EN MATERIA DE TRANSPORTE MULTIMODAL. EXPERIENCIAS RELEVANTES PARA AMÉRICA DEL SUR 32

2.1 INTRODUCCIÓN.....	32
2.2 NACIONES UNIDAS, GINEBRA 1980.....	32
2.3 REGLAS UNCTAD/CCI.....	35
A.- <i>Forma y efectos de su incorporación</i>	36
B.- <i>Aspectos vinculados al régimen de responsabilidad</i>	36
C.- <i>Extensión y limitación de la responsabilidad</i>	37
D.- <i>Pérdida de la limitación</i>	37
E.- <i>Prescripción de la Acciones</i>	37
D.- <i>Instrumentación del Contrato</i>	38
E.- <i>Jurisdicción y Competencia</i>	38
2.4 LECCIONES DE LAS EXPERIENCIAS INTERNACIONALES.....	38

CAPITULO III..... 40

EVALUACIÓN DE LOS MARCOS NORMATIVOS REGIONALES Y NACIONALES. LOS AVANCES LOGRADOS EN AMERICA DEL SUR..... 40

3.1 INTRODUCCIÓN: ASPECTOS JURÍDICOS GENERALES DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.....	40
3.2 ESTRUCTURA GENERAL DE LOS ACUERDOS REGIONALES Y NORMAS NACIONALES.....	41
3.3 ACUERDOS SUDAMERICANOS.....	42
3.3.1 ACUERDO SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE AMÉRICA DEL SUR (1996).....	42
A. <i>Ambito de Aplicación</i>	43
B.- <i>Contrato de Transporte Multimodal</i>	44
C.- <i>Régimen de Responsabilidad</i>	44
D.- <i>Limitación de la responsabilidad</i>	45
E.- <i>Prescripción</i>	45
D.- <i>Jurisdicción y Arbitraje</i>	45
3.3.2 ACUERDO MERCOSUR.....	46
<i>Ambito de Aplicación</i>	47
<i>Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal</i>	47
<i>Régimen de Reservas</i>	48
<i>Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal</i>	48
<i>Límite de Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal</i>	50
<i>Responsabilidad del Expedidor</i>	51
<i>Régimen de reclamos y acciones vinculadas con el transporte</i>	51
<i>Del carácter de operador de transporte multimodal del MERCOSUR</i>	52
3.3.3 ACUERDO DE LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES (CAN).....	53
A.- <i>Ambito de Aplicación</i>	53
B.- <i>Documento de Transporte</i>	54
C.- <i>Responsabilidad del OTM</i>	54
D.- <i>Régimen de Limitación de la Responsabilidad</i>	55
E.- <i>Jurisdicción y Arbitraje</i>	56
3.4 LEGISLACIONES A NIVEL NACIONAL.....	56
3.4.1 LEGISLACIÓN ARGENTINA: DEFINICIONES Y ALCANCES.....	57
3.4.1.1. CUESTIONES VINCULADAS A LA IMPLEMENTACIÓN DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN LA ARGENTINA.....	66
3.4.2 LEGISLACIÓN DE BRASIL.....	68
<i>Reservas</i>	69
<i>Contenido del Conocimiento de Transporte Multimodal de Cargas</i>	69
<i>Régimen de Responsabilidad</i>	70
<i>Causales de exoneración de responsabilidad del operador de transporte multimodal</i>	71
<i>Límite de la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal</i>	71
<i>Unidad de Carga</i>	72

<i>Aspectos Aduaneros</i>	73
3.4.3 LEGISLACIÓN DE COLOMBIA.....	73
3.4.4 LEGISLACIÓN DE ECUADOR	74
3.4.5 LEGISLACIÓN DE LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY	74
CAPITULO IV.....	75
COMPARACIÓN DE LOS MARCOS NORMATIVOS REGIONALES.....	75
4.1 INTRODUCCIÓN	75
4.2 EL TRANSPORTE MULTIMODAL: ACERCA DE SU DEFINICIÓN.	75
4.4 EL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL (OTM):	77
4.5 LA RESPONSABILIDAD DEL OTM:	78
4.6 EL EXPEDIDOR:	80
4.7 AVISOS, RECLAMOS Y ACCIONES:	80
4.8 PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN O RECLAMO:	80
4.9 AMBITO DE APLICACIÓN DE LOS ACUERDOS:	81
4.10 COMPARACIÓN	82
CAPITULO V.....	131
ALTERNATIVAS Y DESAFIOS DE LA ARMONIZACIÓN DE LOS MARCOS NORMATIVOS REGIONALES.....	131
5.1 CONSIDERACIONES GENERALES PARA UNA NUEVA POLÍTICA REGIONAL DEL TRANSPORTE MULTIMODAL	131
5.2 ALTERNATIVAS DE ADECUACIÓN DE LOS MARCOS NORMATIVOS REGIONALES	132
5.2.1 NORMATIVA UNIFORME	132
5.2.1.1 <i>Nociones conceptuales y prácticas acerca de la unificación normativa</i>	134
5.2.1.2 <i>Antecedentes y lecciones sudamericanas del pasado</i>	136
5.2.2 ARMONIZACIÓN	138
5.2.2.1 <i>Naturaleza y Alcance</i>	139
5.2.3 ARTICULACIÓN NORMATIVA.....	140
5.3 CONSIDERACIONES OPERATIVAS: LA NECESIDAD DE ARMONIZAR LOS REGÍMENES DE RESPONSABILIDAD ENTRE LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE	140
5.4 ALTERNATIVAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA NORMATIVA REGIONAL	141
5.4.1 ÁMBITO INSTITUCIONAL	141
5.4.2 MECANISMOS DE ADOPCIÓN.....	143
5.4.3 LÍMITES PRÁCTICOS A LA CREACIÓN DE UNA NUEVA NORMATIVA REGIONAL	144
5.5 ACCIONES COMPLEMENTARIAS A LA ADECUACIÓN DE LOS MARCOS NORMATIVOS REGIONALES	145
5.5.1 ASPECTOS DE PROCEDIMIENTO QUE DEBERÍA CONTENER UN MARCO LEGAL.....	146
5.5.1.1 <i>Emisión de un documento apto bancariamente al inicio de una exportación</i>	147
5.5.1.2) <i>Limitación de la responsabilidad</i>	149
5.5.1.3 <i>Desregulación del tráfico de contenedores</i>	151
5.5.1.4) <i>Efecto del costo impositivo</i>	152
5.6 OPINIÓN DE LOS ACTORES Y OPERADORES DEL TRANSPORTE MULTIMODAL REGIONAL ACERCA DE LOS READECUACIÓN DE LOS MARCOS NORMATIVOS	153
5.6.1 OPINIÓN DE LOS USUARIOS	153
5.6.2 OPINIÓN DE LOS PRESTADORES DE SERVICIOS.....	154
5.6.3 OPINIÓN DE LOS TRANSPORTISTAS	154
5.6.4 OPINIÓN DE LOS ASEGURADORES	155
5.6.5 OPINIÓN DE LA UNCTAD	155
CAPITULO VI.....	157
PROPUESTA PARA LA UNIFICACIÓN NORMATIVA.....	157

6.1.METODOLOGÍA PARA LA ENUNCIACIÓN DE LOS CONTENIDOS TEMÁTICOS.	157
6.1.1. CONCEPTO DE “REGLAS”.....	158
6.1.2 MATERIAS SUSCEPTIBLES DE “ARTICULACIÓN”.....	159
6.1.3. CRITERIO DE EXPOSICIÓN:	159
6.2. ENUNCIACIÓN CONCEPTUAL.	159
6.2.1. ENCUADRAMIENTO DE LAS DEFINICIONES:	159
6.2.2. CONCEPTO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL Y SU INSTRUMENTACIÓN:.....	160
6.2.3. LOS SUJETOS DE LA OPERACIÓN OBJETO DE LA CONTRATACIÓN:	163
6.2.4. ACERCA DE LOS BIENES TRANSPORTADOS, SU DISPOSICIÓN Y CUSTODIA:.....	165
6.2.5. NOCIONES INSTRUMENTALES:	166
6.3. EL ÁMBITO DE APLICACIÓN.....	167
6.4. REGULACIÓN ESPECÍFICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL Y SU INSTRUMENTACIÓN.....	168
6.5. RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL.	170
6.5.1. EXTENSIÓN TEMPORAL DE LA RESPONSABILIDAD DEL OTM.....	171
6.5.2. ATRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDAD POR SUS AGENTES Y DEPENDIENTES.	171
6.5.3. OBLIGACIÓN DE ENTREGA. SUJETOS HABILITADOS A RECEPCIONAR LA CARGA.	171
6.5.4. FUNDAMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD DEL OTM.	172
6.5.5. CAUSALES DE EXONERACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL OTM.	173
6.6. LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL.....	175
6.6.1. AVALÚO DE LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS.	176
6.6.2. FIJACIÓN DE LOS LÍMITES INDEMNIZATORIOS.	177
6.7. RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR.	179
6.8. DEMORA EN LA ENTREGA Y PÉRDIDA DEFINITIVA.	180
6.9. RÉGIMEN DE AVISOS DE PÉRDIDAS O DAÑOS.	181
6.10.- JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA.	182
6.11. PRESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES EMERGENTES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.	183
6.12. REGISTRO DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL.	184
CAPITULO VII.....	187
PLAN DE ACCIÓN EN MATERIA MULTIMODAL.....	187
ANTECEDENTES	187
FASE PREPARATORIA	189
FASE EJECUTIVA.....	190

Anexos

Anexo A Términos de Referencia

Anexo B Base de legislación

Anexo C Presentación en Power Point

Anexo D Plan de Acción (cuadro)

Introducción

El presente estudio se ha realizado para el Fondo Financiero Para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), por el Dr. Alberto Corcuera Ibañez y el Capt. Martin Sgut en el marco de las acciones correspondientes de esta institución en el Comité de Coordinación Técnica de la Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). Los términos de referencia de la labor están incluidos en el anexo A del presente informe.

El estudio incluye en el anexo B una compilación de las normas consagradas a nivel internacional, regional y nacional en la materia de estudio. Se han ordenado las mismas digitalmente en el de forma tal de contar con una herramienta práctica para subsiguientes estudios y para el análisis de esta materia.

En el anexo C se incluye una presentación en Power Point, la cual resume el contenido del trabajo y en el anexo D un cuadro del plan de acción, el cual está explicitado en el capítulo VII.

La labor se desarrolló considerando especialmente los antecedentes de estudios realizados en la región y a nivel internacional. Estos trabajos se encuentran referenciados en el estudio, y abarcan básicamente la experiencia en esta materia desde los años 80 hasta el reciente informe producido por la UNCTAD¹ en enero del presente año.

Nota: Todas las opiniones incluidas en este Estudio corresponden a los autores y no deben ser atribuídas al FONPLATA ni a la IIRSA.

¹ MULTIMODAL TRANSPORT: THE FEASIBILITY OF AN INTERNATIONAL LEGAL INSTRUMENT, Ginebra 2003.

Resumen Ejecutivo

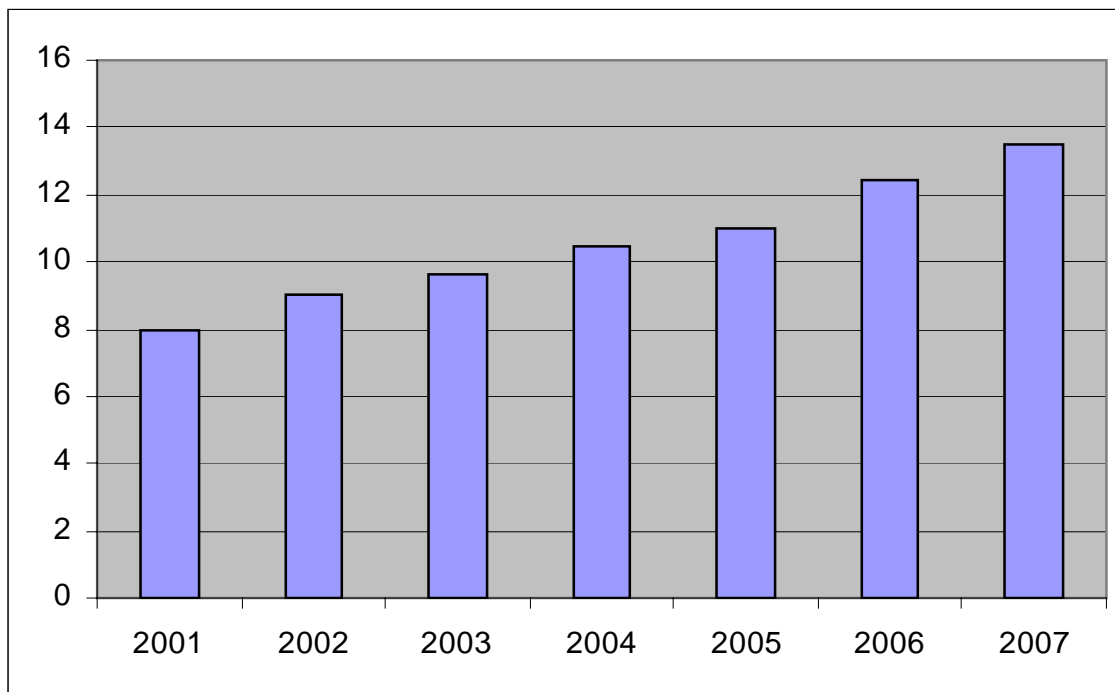
El mercado

El tipo de mercadería involucrado principalmente en el transporte multimodal, es aquella que se transporta en containers.

El volumen presente de movimiento internacional de estas mercaderías en la región (tráfico intraregional y entraregional) llega en la actualidad a unos 10 millones de teus, equivalentes a unos 7 millones de containers.

Las perspectivas de incremento de estas cargas son muy significativas en la región sudamericana. Se estima que el mismo en un 8,1% anual, tal como se indica en el cuadro abajo indicado. guarismo que duplica a los índices estimados para la América del Norte y Europa.

Pronóstico del tráfico Sudamericano de containers (en millones de teus)



En la actualidad, el volumen de facturación generado por el transporte multimodal, en la región sudamericana asciende a 24.000.000.000 millones de dólares estadounidenses.

Objetivos

La hipótesis de lograr un marco legal armonizado para la materia, posee en primer lugar un beneficio potencial de lograr ahorros en los servicios, aumentando la competitividad del transporte y del comercio.

Existe un amplio desconocimiento a nivel internacional de los marcos regulatorios vigentes en los países sudamericanos. Además, los acuerdos regionales y subregionales presentan agudos problemas en orden a su adopción, internalización a las legislaciones nacionales e implementación mediante los mecanismos legislativos o administrativos de los países miembros

Por el estado de situación vigente los distintos agentes económicos intervinientes maximizan la agregación de márgenes para cubrir imprevistos, juicios, mayores costos, etc.

De dilucidarse las formas y procedimientos destinados a una eficiente armonización normativa para toda la región, ya sea mediante la consagración de un nuevo acuerdo sudamericano, o a través de la articulación de los existentes, se aportaría un ámbito de mayor transparencia, eliminando las incertidumbres que en gran parte se traducen en riesgos potenciales.

Asimismo, en esta materia, mas allá del objetivo de lograr ahorros por la disminución del riesgo, existen una serie de factores, que deberían ser contemplados en una nueva legislación, para lograr una mayor competitividad a saber:

- Unificación documental
- Emisión de un documento apto bancariamente al inicio de una exportación.
- Limitación de la responsabilidad
- Baja del costo del seguro
- Desregulación del tráfico de containers
- Baja del costo impositivo en los tramos internos

La condicionante para lograr lo arriba indicado, debe también considerar:

- 1) Dotar a las operaciones de un marco jurídico completo y previsible.
- 2) Asegurar la aplicación de una sola normativa en la región o de un mecanismo que garantice la interrelación de las ya existentes.
- 3) Una intensificación del proceso de integración, mediante un uso mas vigoroso de las herramientas institucionales y normativas institucionales que ya posee.

Procedimiento

Para lograr los objetivos arriba indicados, es necesario considerar y proceder a lo siguiente:

- Es conveniente capitalizar la experiencia y el camino andado preliminarmente.

- Deberían dilucidarse las formas y procedimientos destinados a una eficiente armonización normativa para toda la región.

A tal efecto, corresponde analizar cual o cuales son las mejores prácticas para llevar adelante esa tarea:

- Mediante la consagración de un nuevo acuerdo sudamericano,
- A través de la articulación de los existentes,
- Con la unificación, a través del IIRSA, de la representación de los países sudamericanos en la UNCTAD para avanzar en la consagración de un marco legal internacional.

En cualquiera de las tres posibilidades, el estudio contiene la formulación de los contenidos completos para llevar adelante un proceso de armonización, o en su defecto presentar un documento inicial, al efecto de servir de base a futuros análisis para el establecimiento de un nuevo marco regulatorio multimodal para toda la región.

Determinados cualquiera de los tres procedimientos de armonización antes expuestos, adoptar el marco institucional que resulte más eficiente para la adopción e implementación de estos acuerdos.

La clave para llevar adelante estas acciones es proceder por primera vez en involucrar en forma significativa a los dadores de carga y a los prestadores de servicios, tal como se explicita en el Anexo D de este trabajo.

CAPITULO I

CARACTERIZACION GENERAL DE LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN LA REGION

1.1. Introducción

Se entiende por transporte la acción y efecto de llevar una cosa de un paraje o lugar a otro. Económicamente es una actividad derivada de la demanda de mercancías cuya función consiste en trasladarlas de áreas donde su utilidad es baja a otras de mayor utilidad. Es evidente que la existencia de medios de transporte eficientes a precios razonables es un elemento esencial para el desarrollo del comercio.

En este marco es vital que para lograr una baja de los costos del transporte de cada nación, en el ámbito regional y en el internacional se pueda interactuar entre los distintos modos de transporte para aprovechar las ventajas competitivas que posee cada uno de estos.

Lo arriba indicado es la clave del multimodalismo. En la medida que se facilite la dinámica con la cual los operadores puedan interactuar entre diferentes modos, el mercado buscará por sí solo las combinaciones más económicas.

La utilización de más de un modo de transporte en el comercio entre países existe desde la más remota antigüedad.

Después de la Segunda Guerra Mundial, la necesidad de reconstruir los países devastados y de realizar máximos ahorros, así como también de maximizar la eficiencia en el transporte, llevó a imaginar novedosas soluciones en el acarreo de las mercancías. Se introducen los denominados sistemas de unitarización, paletas y contenedores, los que habrán de modificar sustancialmente todo el sistema del transporte tradicional. Aparecen nuevos tipos de buques que cambian las características de la industria marítima y de la legislación internacional.

El cierre del Canal de Suez, más tarde, completa la revolución iniciada con los sistemas de unitarización. En efecto, la idea del “puente terrestre” sostenido por los pilares que representan los grandes mares y océanos, significa universalizar la cadena del transporte simplificando la utilización de dos o más modos y adecuando los equipos de transporte a la nueva tecnología del contenedor. Este corredor o puente no es otra cosa que la combinación práctica y eficiente del modo de transporte marítimo con otro distinto, por ejemplo, el ferrocarril. Paralelamente, verdaderos cinturones carreteros en todo el mundo integran al camión con los restantes modos de transporte.

La estrategia para lograr lo arriba indicado, incluye el requisito del aumento de la multimodalidad. En ese marco se deben llevar adelante distintas acciones. Estas abarcan básicamente tres principales tipos de medidas:

- El desarrollo de infraestructura
- La armonización legal, regulatoria y de las reglas de la competencia
- El desarrollo de la infoestructura

1.2. Caracterización del Transporte Multimodal: conceptos – actores

1.2.1. Algunas definiciones de Transporte Multimodal

Según **Carlos Christiansen**², se denomina transporte multimodal al movimiento de cargas entre su origen y su destino final implicando la utilización de diferentes modos de transporte, como, por ejemplo, autopistas, marítimo y ferroviario. Su aplicación permite: disminuir costos de fletes, reducir formalidades y burocracia, agilizar todo el traslado y exportar más barato.

Seguridad, facilidad de acceso, velocidad, eficiencia, empleo, explotación apropiada de la tierra y control de la contaminación constituyen, en conjunto, los beneficios principales de los sistemas de transporte multimodales, dice **Philippe Rochat**³. La multimodalidad es, por tanto, un elemento clave en cualquier sistema de transporte moderno. Apuntala el comercio internacional y el crecimiento económico y, al mismo tiempo, satisface los requisitos del desarrollo sostenible. Ciertamente se ha reconocido que el enfoque multimodal es una herramienta importante para armonizar los aspectos económico, social y ambiental de la sustentabilidad.

Michael Feldman⁴ define así el transporte multimodal: "la combinación de diferentes modalidades de transporte para formar una experiencia de viaje ininterrumpida: del autobús al tren, del tren al avión, del avión al barco, del barco al taxi, por medio de un proceso común de distribución y prestación de servicios y en una sola transacción comercial".

1.2.2. El transporte multimodal como modalidad contractual.

En el desarrollo de las nuevas tecnologías la relación contractual entre el dueño de la carga y los distintos modos de transporte intervinientes tuvo, tradicionalmente, la siguiente configuración⁵:

² "Transporte Multimodal"

³ Del Grupo de Acción del Transporte Aéreo.

⁴ Director de Servicios de Distribución del Servicio de Pasajeros de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo.

⁵ Arturo Ravina y Hector Zucchi "Régimen del Transporte Multimodal", Abeledo – Perrot

$$(C - T1) + (C - T2) + (C - T3)$$

Donde: C = cargador

T1 = transportador unimodal (carretero)

T2 = transportador unimodal (marítimo)

T3 = transportador unimodal (ferroviario)

Esto muestra los sucesivos contratos de transporte unimodales para llevar la mercadería desde el punto de origen hasta el de destino.

El cargador, entonces, debe ser parte de tres contratos, aunque en la práctica no se asuma tal carácter. En razón de la intervención de un forwarder quien actuará como su mandatario o agente para organizar el transporte y formalizar, en nombre de aquél, los respectivos contratos.

El contrato de transporte multimodal, en cambio, se configura del siguiente modo:

$$(C - OTM) = (OTM - T1) + (OTM - T2) + (OTM - T3)$$

Donde: C = cargador

OTM = operador de transporte multimodal

T = los respectivos transportadores unimodales.

Bajo esta expresión, existe un solo contrato celebrado entre el cargador y el OTM, siendo este último el que asume por cuenta y riesgo propio el transporte de la totalidad de la cadena que une los diferentes modos y la entrega en destino de la mercadería al consignatario indicado. A este efecto, será él quien celebre los sucesivos contratos de transporte unimodal.

1.2.3. El operador de transporte multimodal (OTM).

En el nuevo contrato de transporte multimodal aparece un nuevo sujeto, que el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercaderías (1980) denomina Operador de Transporte Multimodal (OTM). Según la propia definición que brinda el artículo 1° del citado Convenio, por OTM se entiende toda persona que, por sí o por cuenta de otra que actúe como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

El OTM es un empresario que asume la responsabilidad en forma directa y personal por la custodia de las mercancías entregadas y el transporte efectivo que se realiza a través de los diferentes modos.

1.2.4. Otros actores relevantes: el “forwarder”, el “common carrier” y el “non vessel operating common carrier (NVOCC)”

Los forwarders (transitorios) tienen las más amplias funciones. La mayoría de los exportadores usan los servicios de estos sujetos, los que normalmente actúan como departamentos de exportación de sus clientes. Son ellos los que hacen todos los arreglos para que la mercadería llegue a destino. Realizarán las gestiones propias del contrato de transporte marítimo, prepararán los documentos de embarque, incluso los llamados servicios adicionales como contratar el seguro de la carga, estipular el transporte local previo. Ocasionalmente, almacenarán embarques parciales. Siguiendo a Cosentino⁶, se llama forwarder a la persona física o jurídica que por cuenta de terceros, con ánimo de lucro, proyecta, contrata, controla, coordina y dirige todas las operaciones necesarias para efectuar transporte de mercaderías por cualquier medio y demás servicios complementarios, haciendo de esta actividad, su profesión habitual.

La diferencia de éste con el OTM es que el forwarder es un mandatario del cargador o expedidor. El OTM, en cambio, es el sujeto obligado a la ejecución de un contrato de transporte multimodal, obligación que asume por cuenta y riesgo propio.

El common carrier (transportista común) es la persona que ofrece comercialmente sus servicios públicamente para proveer el transporte de carga y pasajeros. Asume la responsabilidad por dicho transporte desde el puerto o lugar de entrega de la carga hasta el lugar de destino y utilizan en todo o parte del transporte un buque oceánico. A su vez, al NVOCC (transportista no operador de buques) se define como un transportista común que no opera el buque por el cual el transporte oceánico ha sido llevado a cabo. Es un cargador en su relación con el transportista. Se trata de un sujeto que actúa como consolidador e intermediario entre el armador del buque y el cargador. Es, también, un transportista que no tiene la disponibilidad del buque afectando al transporte en cuestión. La diferencia con el OTM resulta del compromiso que asume este último en cuanto a la ejecución del contrato de transporte, incluidos aquellos segmentos que no son marítimos. El OTM es un cargador en su relación con el NVOCC, del mismo modo que éste lo es respecto del transportista marítimo efectivo.

1.2.5. Alternativas: transportes sucesivos y transporte combinado.

Los transportes sucesivos pueden definirse como aquellos que comienzan a ser prestados por un transportista, el cual, en uno o varios sectores del trayecto, es sustituido por otro u otros transportistas del mismo modo. Interviene más de un transportista para la ejecución del traslado de la mercadería. Para las partes del contrato de transporte se trata de una operación única. La calificación de “sucesivos” se refiere al transporte y no al acto jurídico celebrado. Cada uno de los transportistas que cumplen las prestaciones convenidas se somete a las reglas contractuales inicialmente previstas y ocupa el lugar de parte en el acto respecto de las operaciones efectuadas en el sector a su cargo.

⁶ Cosentino, Eduardo.- “Proyecto de ley destinada a regular al transitario”

Los transportes combinados⁷ suponen el traslado de mercancías por diversos modos de transporte. Cada uno de los transportes parciales que los integran debe regirse por sus reglas específicas, ya que cada uno conserva su propia individualidad. El cargador o el consignatario podrán accionar contra el transportador que recibió las mercancías o contra aquel que las entregó. Ello sin perjuicio de poder accionarse contra el transportador en cuyo trayecto se produjo la pérdida o el daño, probando su responsabilidad.

1.2.6. Otras definiciones y aspectos normativos: unitación, standarización y contenedores

Unitarización.

Como ha quedado expuesto en la introducción, dentro del conjunto de las tecnologías que han permitido revolucionar las operaciones de transporte integrando de los distintos modos tienen preponderante papel las aplicadas al proceso de ordenar y acondicionar la mercadería en unidades de carga para racionalizar equipos de transporte, elementos para estiba, descarga y transferencia, así como facilitar su disposición en playas y bodegas.

Estos procedimientos, denominados ordinariamente como "unitarización", requieren de elementos contenedores o recipientes estandarizados donde consolidar materialmente las cargas. De este modo, tanto en origen como destino, pasando por todas las interfaces del transporte, el manipuleo de las mercaderías para su transferencia modal se realiza en forma eficiente y segura.

Fundamentalmente, el "contenedor" (container) y la "paleta" (pallet) son los medios más usuales de unitarización de cargas. Si bien su tratamiento corresponde en forma primordial al análisis de las cuestiones técnico-operativas del transporte, merece efectuarse una breve referencia a sus aspectos normativos.

Reglas para la estandarización.

De lo precedentemente expuesto se desprende la importancia superlativa que ha de darse en el proceso de unitarización a la intercambiabilidad de los elementos de transporte de que se sirve el multimodalismo. Consecuentemente, la estandarización de ellos se traduce en un principio básico, el de estabilidad de las normas técnicas que se dictan a efectos de compatibilizar unidades contenedoras o plataformas pallets.

⁷ Videla Escalada, Federico.- Derecho Aeronáutico.

La International Standardization Organization (I.S.O.) por intermedio de su Comité Técnico 104 ha efectuado la labor de normalización de contenedores.

Con las normas ISO 668 se llegó a un alto grado de estabilidad en cuanto a las directivas generales destinadas a su construcción, principalmente en los aspectos vinculados a sus medidas generales, peso y porte.

Las normas internacionales dictadas con posterioridad a la Resolución 71 del Comité Técnico 104 de la ISO han posibilitado que las directivas en materia de dimensiones y masas brutas máximas reflejen un justo equilibrio entre las distintas exigencias técnicas, de seguridad, operacionales, jurídicas y económicas del transporte marítimo y fluvial, por ferrocarril y por carretera.

La Resolución 71 implicó el punto de toque de la normalización de contenedores ya que a partir de su dictado por el Comité Técnico 104 se consideró que se había obtenido un aceptable grado de estabilidad de la labor de normalización. Consecuente con este decisorio, la Resolución 22/78 del Consejo ISO advirtió sobre las posibles consecuencias económicas de realizar modificaciones de fondo en las normas básicas ISO aplicable a los contenedores.

Por ello, se aconsejó que las modificaciones que se planteen se realicen sobre base de:

- Propuestas completas.
- Distribución y consultas amplias.
- Informe y evaluación que prevea las consecuencias, conteniendo asimismo las conclusiones de las que se extraiga el carácter favorable en interés común de dichos cambios.

Asimismo, se ha argumentado que la Resolución 22/1978 impidió en repetidas veces la adopción prematura de algunas de las nuevas normas aplicables a contenedores que no satisfacían los intereses de todas las partes -de los países en desarrollo en particular-. Finalmente las pautas procedimentales de la Resolución 22/1978 fueron derogadas.

La Resolución 4 de 1972 sobre Estabilidad y Confianza de las normas sobre contenedores para el Transporte Multimodal, así como la Conferencia de las Naciones Unidas (ONU) sobre Transporte Multimodal Internacional de Contenedores, han reiterado la necesidad de convenir a nivel internacional un nuevo marco para consensuar modificaciones a los elementos del equipo de transporte que posibilitan la unitarización de las cargas.

Principalmente, las pautas a conciliar se conectan con las dimensiones y masa bruta, siendo imprescindible la estandarización referente a la modularidad e intercambiabilidad entre los distintos modos de transporte.

La Reunión de Comité Técnico 104- ISO de junio 1993, insistió en la necesidad de un acuerdo internacional que proteja la estabilidad necesaria de las normas futuras.

Contenedor: tratamiento jurídico

Universalmente se considera al contenedor como un elemento del equipo de transporte. Así lo ha definido el Acuerdo que sobre la materia fuera proyectado por la Organización de las Naciones Unidas en 1972.

En los aspectos vinculados a su tratamiento aduanero, los requerimientos que generalmente se hacen valer para su consideración como elemento de transporte, son los que acrediten que constituye un compartimento o recipiente, total o parcialmente cerrado, destinado a contener y transportar mercancías. La normatización del elemento también es vital para su consideración como tal, por lo que debe haber sido fabricado conforme reglas de los organismos internacionales o nacionales de estandarización.

Para asegurar que el contenedor cumpla el destino que las normas le asignan, se ha aceptado que no puede ser fungible, es decir debe ser susceptible de uso repetido.

En lo referente a su tratamiento aduanero, por lo general se lo recepciona en el comercio internacional bajo el régimen de "admisión temporaria" más o menos flexible según la legislación de que se trate. En este sentido es destacable que conforme la ley de transporte multimodal de mercaderías de la Argentina, el ingreso de contenedores de matrícula extranjera es admitido por un plazo de doscientos sesenta días corridos, rigiendo a partir de allí, en caso de permanecer el elemento en territorio del país mencionado, un régimen de multas. La ley de transporte multimodal de Brasil prevé un amplio sistema de admisión de contenedores registrados en el extranjero, habilitándolos para su utilización en el transporte doméstico.

1.3.Ventajas del contrato multimodal.

El contrato se instrumenta en un solo documento que, entre otras ventajas, facilita la negociación de la carta de crédito abierta por el importador para pagar el precio de la mercadería adquirida en otra plaza. Anteriormente, el cargador-exportador debía esperar recibir el conocimiento de embarque a fin de poder cobrar su crédito, todo ello con impacto en el costo financiero de la operación de compraventa.

Otra consecuencia del nuevo contrato resulta de la total responsabilidad que asume el nuevo personaje, OTM, por el resultado esperado por el cargador: que la carga llegue a destino y sea entregada –en el mismo estado en que fuera recibida por el primer transportador- al consignatario indicado.

Se ha simplificado, entonces, el cobro de una eventual pérdida, daño o retraso sufrido por las mercaderías, sobre todo cuando tales pérdidas, daños o retrasos no pueden atribuirse fácilmente a uno de los modos de transporte intervinientes. Si a esta circunstancia se añade los diferentes

regímenes jurídicos de cada modo de transporte, la idea de unificar el contrato bajo una sola normativa resulta a todas luces ventajosa.

Añadiendo a las ventajas mencionadas que aporta el sistema de transporte de cargas unitarizadas, aprovechando la tecnología del contenedor y de los medios de transporte adecuados a dicha caja, en lo que se refiere a los aspectos contractuales, existen otras ventajas que se resumen en dos aspectos: la seguridad de la carga y la mayor celeridad del transporte.

El contenedor evita la manipulación de la carga por diferentes manos, lo cual se erige en un factor que disminuye las averías, sea la pérdida o el daño de las mercaderías. El menor riesgo, a su vez, disminuye el costo del seguro. Por su parte, se alcanza una mayor rapidez en el transporte de las mercaderías al abreviarse las estadías para la carga y descarga en los puertos y estaciones de transferencia. Esta circunstancia se encuentra vinculada con la utilización de medios mecánicos que excluyen la mano de obra de la estiba, todo lo cual también disminuye costos. Pueden obtenerse reducciones singulares en los tiempos de transferencia cuando la carga permanece en una terminal hasta que el broker ha cumplido con toda la documentación de transporte. Bajo estas circunstancias, una tarifa multimodal elimina automáticamente las interrupciones sobre los puntos de transferencia en el itinerario de la carga. Esto junto con la reducción documentaria benefician al cargador. El documento a su vez puede ser utilizado ventajosamente con un propósito financiero, toda vez que se recibe en el lugar de entrega de la mercancía, el cual puede encontrarse a una distancia considerable del lugar de efectivo embarque, lo cual implica evitar el tiempo que transcurre entre la entrega y el efectivo embarque en el puerto de partida.

La armonización de las legislaciones, es un factor clave, el cual posee un factor de alto peso en la región latinoamericana, mucho mas significativo que el que posee en otras naciones o regiones mas desarrolladas.

Lo arriba indicado se basa en que dado el desconocimiento vigente de parte de los transportistas, usuarios del transporte y aseguradores de las naciones mas desarrolladas del marco regional del transporte y en el reconocimiento que nuestras legislaciones poseen una alta complejidad, obsolescencia y lagunas, sucede que la incorporación de una normativa común, aportaría una mayor transparencia, eliminando en gran parte riesgos potenciales.

La eliminación parcial de riesgos potenciales en el transporte y el comercio internacional resulta siempre una ventaja para todas las partes involucradas en el mismo, por cuanto los distintos agentes económicos intervinientes minimizan la agregación de márgenes para cubrir imprevistos, juicios, mayores costos, etc.

Un ejemplo a la vista de la influencia que posee el dictado de una nueva legislación en la región sudamericana, lo constituye la consagración de un conjunto de leyes de puertos, durante la década del 90. Tras la promulgación de estas normas en Argentina, Brasil, Chile, Uruguay, Colombia, y Paraguay, se produjo un aumento exponencial del nivel de inversiones en el sector portuario. El factor más significativo de este proceso, lo constituyo la transparencia y claridad normativa de estas normas, las cuales aseguraron un marco legal, mediante el cual, los inversores y los bancos pasaron a comprender claramente cuales eran las reglas de juego.

Finalmente, la armonización de las legislaciones, es un proceso que sigue, en forma natural al de la unitarización de las cargas. En primer lugar, en lo que hace a la tecnología del transporte, el container, ha estandarizado los equipamientos y los buques. La normalización en los procedimientos, es el componente que en el ámbito regional e internacional, permitirá aumentar la eficiencia.

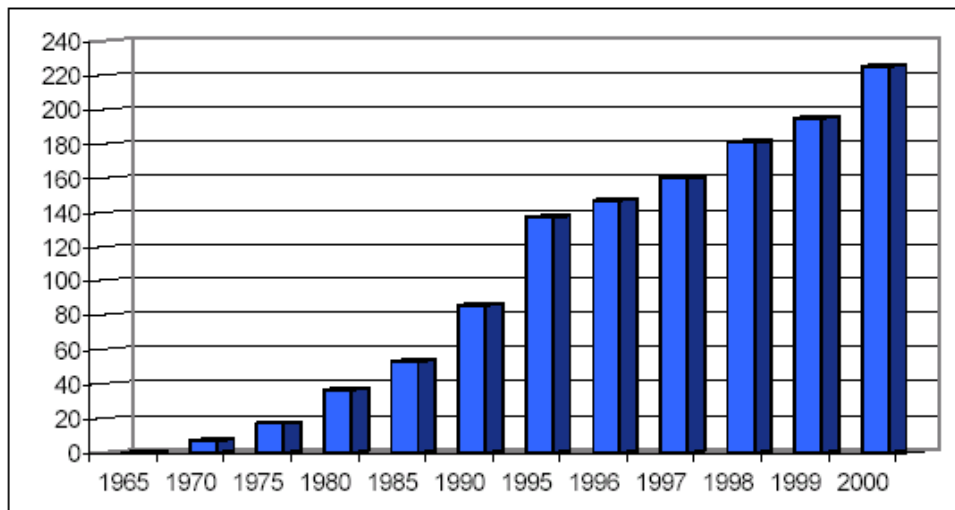
1.4. La importancia del transporte multimodal

1.4.1 La demanda

El transporte multimodal se aplica especialmente -aunque no en forma exclusiva- al transporte de containers. La evolución de esta tecnología de transporte refleja en el comercio internacional una evolución desde 1965 muy significativa.

Evolución de tráfico internacional de containers⁸

(en millones de teus)



A partir de la década del '60 comienzan a insinuarse mecanismos de integración jurídica, asociados a proyectos de integración física. La formación de nuevos bloques regionales y subregionales constituye la dinámica de la época actual. Se desarrollan interconexiones bioceánicas como vinculaciones fronterizas e intrazonales que propenden a la integración de la cadena del transporte, vale decir al desarrollo del transporte multimodal. Consecuentemente, aparece la necesidad de

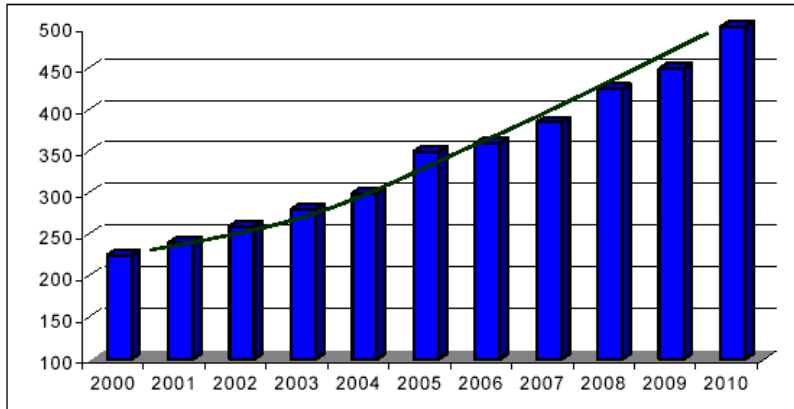
⁸ Fuente Containerization International Yearbook, UNCTAD

contar con una legislación regional, susceptible de armonizar o reemplazar a las legislaciones nacionales mediante el proceso de unificación que se logra a partir de normas comunitarias.

La proyección de crecimiento del tráfico de containers refleja una potencial duplicación de este volumen en los próximos 10 años.

Pronóstico del tráfico internacional de containers⁹

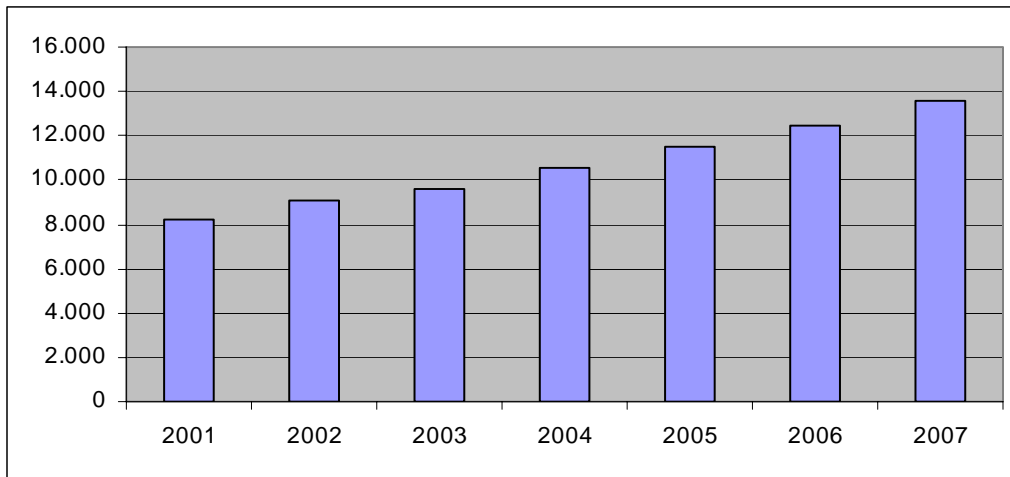
(en millones de teus)



En particular, en la región sudamericana, se prevee un crecimiento anual del volumen de containers del 8,8% anual, por arriba del estimado a nivel internacional del 6,6%.

Pronóstico del tráfico Sudamericano de containers¹⁰

(en millones de teus)



⁹ ILS Bremen, UNCTAD

¹⁰ Drewry Shipping Consultants, TOC Americas 2002, Hans Peters

Se observa en el contexto internacional que existen distintos índices de crecimiento proyectados y que el esperado en Sudamérica duplica al pronóstico de crecimiento de Norteamérica y de Europa y que solamente índices mayores se predicen para la región asiática.

Pronóstico de demanda del tráfico internacional de containers¹¹
(en millones de teus)

Región	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	% Crec.
Norteamérica	30.736	32.931	33.670	35.062	36.495	37.895	39.147	4,1
Europa Oeste	52.961	50.659	56.962	59.520	62.396	65.114	67.916	4,1
Europa Norte	32.028	28.727	34.452	35.893	37.429	38.868	40.346	3,9
Europa Sur	20.933	21.932	22.510	23.627	24.968	26.247	27.570	4,7
Lejano Oriente	75.124	79.297	83.460	90.660	99.030	106.004	113.422	7,1
Sudeste Asiático	36.997	40.619	44.383	49.217	54.263	59.212	64.573	9,7
Oriente Medio	12.035	13.091	13.037	13.810	14.660	154.421	16.219	5,1
Caribe/Centroamérica	9.808	11.189	12.072	12.829	13.581	14.272	14.993	7,3
Sudamérica	8.184	9.113	9.617	10.515	11.512	12.493	13.551	8,8
Oceanía	5.279	5.525	5.593	5.830	6.112	6.355	6.665	3,7
Sud de Asia	6.024	7.023	7.904	8.701	9.570	10.492	11.501	11,4
Africa	7.322	8.028	8.465	8.965	9.461	9.908	10.372	6
Europa del Este	1.350	1.387	1.429	1.575	1.684	1.858	2.046	7,2
Total	298.781	309.521	333.554	356.204	381.161	543.139	428.321	6,6

1.4.2 La Demanda de transporte multimodal intraregional

Al efecto de la evaluación de la demanda, se consideraron exclusivamente las cargas marítimas, relevándose los volúmenes de carga general, según las exportaciones de los países de la región, por vía marítima (líneas regulares), en los tráficos en ambas costas de Sudamérica, determinando, tal como se indica en la tabla subsiguiente, el total de toneladas transportadas.

Exportaciones de cargas generales entre los países de la región, año 2000
(en toneladas)¹²

¹¹ Drewry Shipping Consultants, TOC Americas 2002, Hans Peters

¹² Fuente: Identificación de obstáculos al transporte terrestre internacional de cargas en el Mercosur Ricardo J. Sánchez Georgina Cipoletta Tomassian, CEPAL, 2001 .

	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	Paraguay	Peru	Uruguay	Venezuela	Total
Argentina		2.369	1.256.237	111.654	20.033	290.030	101.499	17.009	21.160	127	1.820.117
Bolivia	3.519		118.416	380	20.700	6.107	56.764	7.475	0	0	213.360
Brasil	1.030.113	725		656.190	89.068	10.373	16.917	324.864	663.332	2.599	2.794.178
Chile	147.246	345	195.707		113.160	237.901	22.034	387.849	8.867	230	1.113.338
Colombia	45.080	42.815	209.542	263.971		25.358	1.714	97.670	2.300	1.001	689.448
Ecuador	21.724	5.359	40.101	150.869	80.489		0	79.592	483	4.209	382.824
Paraguay	10.626	173	3.761	81	955	276		288	11.017	0	27.175
Peru	100.430	5.934	177.330	280.140	119.451	32.580	1.817		54.441	4.474	776.595
Uruguay	33.511	162.898	10.741	1.599	1.852	19.654	277.725	3.289		35	511.302
Venezuela	162.104	12.156	402.282	236.245	61.284	45.000	4.462	66.056	7.291		996.878
Total	1.554.352	230.403	1.157.878	1.589.473	486.956	377.246	381.432	967.081	747.730	12.547	7.505.096

Dada la diversidad de productos que presenta la denominación “cargas generales unitizables” se hizo necesario manejar toda la información en una única unidad de medida. En este caso, todas las cargas generales unitizables se transformaron a teu, es decir que en los valores a presentar se encuentran cargas efectivamente transportadas en distintos contenedores y aquellas que –aún sin haber ocupado tal unidad de transporte- sean factibles de hacerlo. Esto permite lograr dos objetivos:

- (1) unificar toda la oferta relevante en TEUs, debido a que las líneas regulares operan con *full containerhips* (buques que solo cargan contenedores) en combinación con otros buques que pueden transportar contenedores y otros tipos de cargas generales, y las fichas de los buques permiten obtener la capacidad de bodega en tal medida;
- (2) unificar toda la demanda en la misma medida. Para ello se tomaron todas las cargas de salida de los puertos de la región, con el criterio de que sean generales y unitizables, y aquellas que no salieron por contenedores fueron convertidas a TEUs siguiendo los cálculos de probabilidad de contenedorización de Alan Harding¹³ para la clasificación CUCI de los productos. Del total de dicha clasificación se consideraron en la demanda a todas aquellas cargas que tuvieran desde probabilidad media en adelante (esto típicamente excluye los graneles líquidos y ciertas materias primas básicas). A los efectos de tomar la carga media de un TEU se consideró el valor de 11,5 toneladas por unidad de 20 pies, calculado en base a la información de UNCTAD (2001).

A partir de convertir estos parámetros en teus, aplicando un promedio de 11,5 t por teu, se observa en la tabla subsiguiente, el volumen de tráfico containerizado al año 2000.

¹³ HARDING, Alan y Robert W. WEST (2001); “*Estudio de Prefactibilidad para el Desarrollo del Cabotaje Regional en Centroamérica*”; Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo – COCATRAM; Managua, Nicaragua; Noviembre.

Exportaciones de cargas generales entre los países de la región, año 2000 (en teu)¹⁴

	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	Paraguay	Peru	Uruguay	Venezuela	Total
Argentina		206	109.238	9.709	1.742	25.220	8.826	1.479	1.840	11	158.271
Bolivia	306		10.297	33	1.800	531	4.936	650	0	0	18.553
Brasil	89.575	63		57.060	7.745	902	1.471	28.249	57.681	226	242.972
Chile	12.804	30	17.018		9.840	20.687	1.916	33.726	771	20	96.812
Colombia	3.920	3.723	18.221	22.954		2.205	149	8.493	200	87	59.952
Ecuador	1.889	466	3.487	13.119	6.999		0	6.921	42	366	33.289
Paraguay	924	15	327	7	83	24		25	958	0	2.363
Peru	8.733	516	15.420	24.360	10.387	2.833	158		4.734	389	67.530
Uruguay	2.914	14.165	934	139	161	1.709	24.150	286		3	44.461
Venezuela	14.096	1.057	34.981	20.543	5.329	3.913	388	5.744	634		86.685
Total	135.161	20.035	100.685	138.215	42.344	32.804	33.168	84.094	65.020	1.091	652.617

1.4.3. Oferta

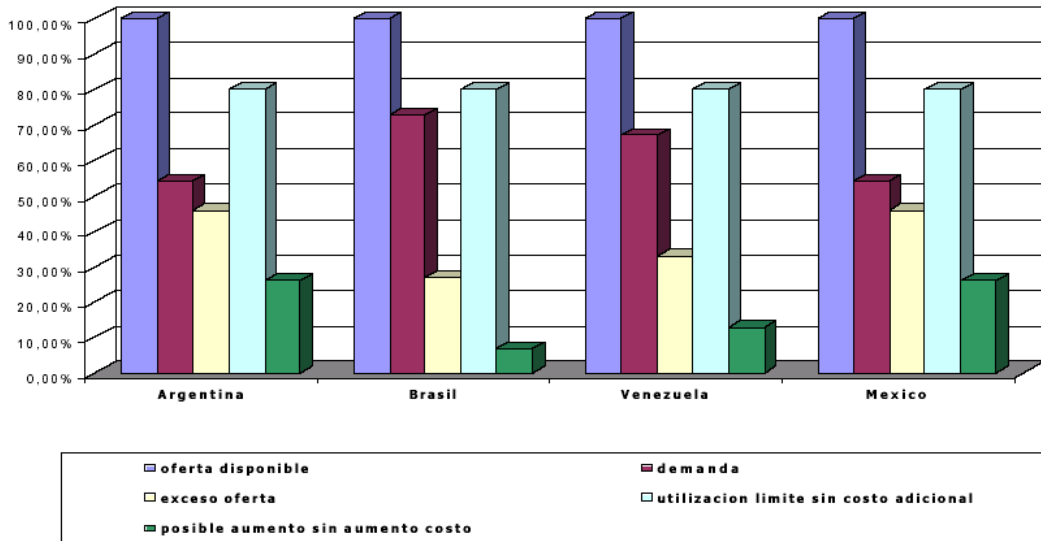
Una visión general de la capacidad de la oferta de servicios de transporte y de la infraestructura necesaria para absorber el tráfico actual y el potencial crecimiento del transporte multimodal en la región, presenta diferencias relevando los subsectores, a saber:

Transporte marítimo

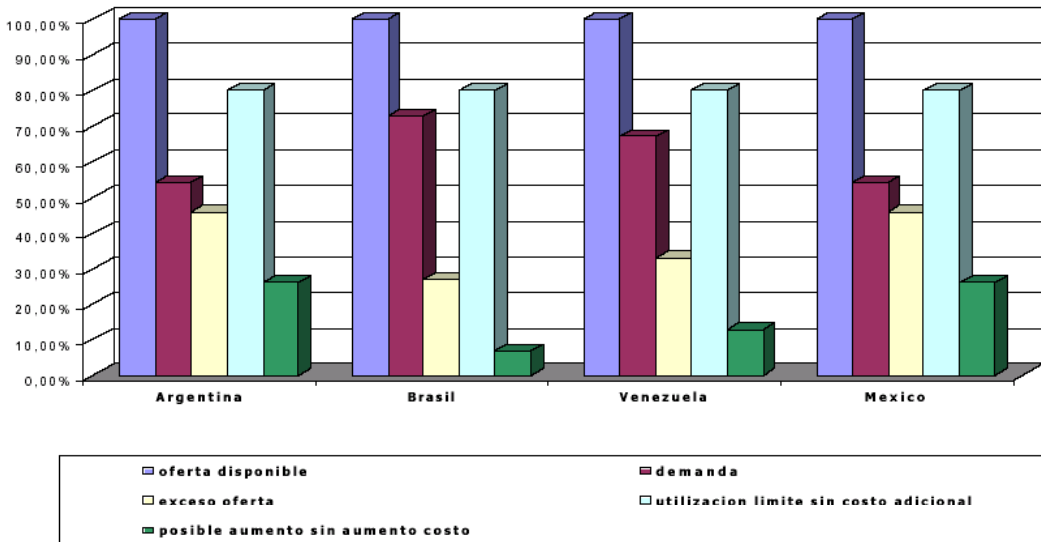
La oferta existente, está sobredimensionada en lo que se refiere al tráfico internacional extraregional. Tal como hace referencia Sanchez, en el trabajo “Obstáculos a los servicios de transporte marítimo e intermodal en la región y medidas para mejorar su prestación”, publicado por ALADI, en el 2002, la oferta presenta un amplio margen para atender la demanda actual y un crecimiento importante, tal como se observa en los dos cuadros subsiguientes, donde se observa que los niveles de utilización son bajos:

¹⁴ Fuente: Identificación de obstáculos al transporte terrestre internacional de cargas en el Mercosur, Ricardo J. Sánchez Georgina Cipoletta Tomassian, CEPAL, 2001 .

UTILIZACION BODEGAS EN COSTA ESTE



UTILIZACION BODEGAS EN COSTA ESTE



No obstante en ambas costas de Sudamérica existe, en lo que respecta al transporte liner un desequilibrio, con una mayor oferta en la Costa Este.

No es así el cuadro de situación en lo que respecta a los tráficos regionales, por cuanto, en primer lugar las restricciones vigentes en el cabotaje, afectan tanto el desarrollo de los tráficos nacionales como así también a los tráficos bilaterales.

Mas allá de lo arriba expresado, en particular en el MERCOSUR, subsisten políticas restrictivas a la entrada en los tráficos bilaterales y también prácticas de reservas de fletes, las cuales reducen artificialmente la oferta de los servicios de transporte marítimo, creando un aumento del precio del mercado y una tendencia a derivar cargas al transporte terrestre.

Puertos

En materia portuaria, existen diferencias entre los países. Por un lado, existe un grupo de países, los cuales han resuelto en gran medida los déficits en infraestructura de operación de containers, los cuales tienen, inclusive mayor capacidad instalada apta para la operación con transporte multimodal que la demanda presente y otro grupo de países, los cuales presentan déficits.

El punto clave en esta materia, lo representa: “La capacidad de efectuar operaciones de recepción y entrega de containers, bajo estándares reconocidos de eficiencia y seguridad”. Esta condición, es obtenible cuando existen terminales de containers organizadas bajo estándares internacionales. Se indica a continuación un cuadro, donde a criterio del consultor, se indican que países cuentan con este estandart y cuales poseen un déficit en esta materia.

Estándart aceptable	Deficit
Argentina	Bolivia
Chile	Ecuador
Colombia	Peru
Brasil	Venezuela
Paraguay	
Uruguay	

Transporte vial

En lo que se refiere al equipamiento de transporte vial, se observa en la región una capacidad suficiente para la absorción de los volúmenes actuales y del crecimiento. No obstante en lo que se refiere a la infraestructura vial, existen déficits generalizados en la región.

Transporte ferroviario

Salvo la excepción en determinados tráficos particulares existe un déficit generalizado en materia de infraestructura y equipamiento ferroviario en la región. Este déficit, incluye también al equipamiento intermodal.

Interfaces ferro portuarias

Existe un pronunciado déficit en materia de interfaces ferroportuarias. Salvo unas contadas terminales en la región que cuentan con instalaciones especializadas, el resto de los puertos no ha podido eficientemente adaptar para el tráfico de containers las facilidades que otrora eran dedicadas a la carga general.

Interfaces vial-portuarias

Igual que el punto arriba indicado, se observa que en la región sudamericana no se han dedicado los suficientes esfuerzos para resolver la conectividad vial con los puertos.

Terminales interiores

Existe en esta materia un pronunciado déficit de terminales interiores de cargas, tanto para el transporte ferroviario, como también para el transporte automotor.

Conclusión

En síntesis, se pueden resumir los conceptos arriba indicados en el siguiente cuadro:

Oferta de Infraestructura y equipo multimodal

Servicio	Nivel de oferta	Observaciones
Transporte marítimo extraregional	Alta	En algunos países se mantienen restricciones
Transporte marítimo intraregional	Baja	La oferta está limitada en ciertos países
Transporte de cabotaje	Baja	Hay altas restricciones
Puertos	Alta y Baja	De acuerdo al cuadro arriba indicado por país
Equipo de transporte automotor	Alta	
Infraestructura vial	Baja	
Transporte ferroviario	Baja	
Interfaces vial-portuarias	Baja	
Interfaces vial-portuarias	Baja	
Terminales interiores	Baja	

1.4.4. Aspectos económicos relevantes para Sudamérica

En las últimas décadas, la región ha realizado un esfuerzo importante en alcanzar una más efectiva integración física. Especialmente en el último decenio se resalta la creación de la Red de Transportes y el Inventario de Proyectos Prioritarios para la Integración de América del Sur, aprobados por la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Publicas de América del Sur, cuya preparación tuvo la participación decisiva de la Corporación Andina de

Fomento en el apoyo a la definición y financiamiento de los Ejes de la Comunidad Andina de Naciones y de ésta con el MERCOSUR.

A partir de los años noventa, las estrategias de crecimiento han considerado a la integración regional, como un complemento fundamental de sus propios mercados nacionales, y a la vez una base necesaria y conveniente para una eficiente inserción en los mercados internacionales. En este esquema, los avances del proceso de integración están condicionados a lograr estructuras productivas eficientes.

A su vez, resulta evidente en los últimos años el incremento que ha verificado el intercambio de bienes, servicios y personas, ya sea con fines comerciales o turísticos. Esta dinámica ha generado la necesidad de una mayor integración física, y la consiguiente preocupación por el desarrollo de la infraestructura de transporte en sus múltiples aspectos, que van desde el diseño, ejecución y mantenimiento de las obras hasta la prestación de múltiples servicios relacionados.

A grandes rasgos, el transporte en la región puede visualizarse a través de un sistema de corredores que, con algunas excepciones, se inician en los principales puertos, penetrando gradualmente al interior y conforma un sistema multimodal de transporte regional que presenta la peculiaridad de conectar a los centros productores de la costa este del Océano Atlántico y con los puertos en el Océano Pacífico.

Por su parte, las redes nacionales de ferrocarriles fueron reducidas a través de la eliminación de servicios no rentables, no existiendo conexiones entre los sistemas nacionales. A su vez, el transporte fluvial -rezagado durante largo tiempo-puede convertirse en la columna vertebral del sistema de transporte no sólo del MERCOSUR sino también de Bolivia y Chile. En tal sentido, el desarrollo del proyecto de la Hidrovía Paraguay-Paraná, de una longitud de 4.000 kms que atraviesan una amplia zona de producción agrícola de Brasil, Paraguay y Argentina, ofrecerá la salida al Atlántico a la producción de los países mediterráneos, Bolivia y Paraguay.

A partir de los años noventa, la mejora de la infraestructura de transporte en el MERCOSUR adoptó el carácter de urgente, ya que se estaba ingresando en zona de estrangulamientos y aumentos en los costos del transporte que amenazaban con desalentar la expansión económica derivada del proceso de integración y de los éxitos iniciales de los programas de estabilización de precios.

La Comunidad Andina ha adoptado una serie de normas comunitarias para facilitar y liberalizar los servicios de transporte en sus diferentes modalidades y contribuir, en esa forma, al crecimiento del comercio intrasubregional y el fortalecimiento de la integración física de su territorio.

Actualmente, todos los modos de transporte de esta región, incluyendo el multimodal, poseen normas específicas que establecen, con claridad y precisión, los principios y criterios necesarios para realizar eficientemente estos servicios.

En cuanto se refiere al transporte multimodal, la Comunidad Andina ha adoptado, por medio de las Decisiones 331 y 393, una normativa comunitaria que regula las operaciones en la subregión.

Estas normas crean las condiciones jurídicas adecuadas para fomentar y estimular la oferta y prestación de los servicios de transporte multimodal. Para ello, además, se ha aprobado el Reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, por medio de la Resolución 425 de la Junta del Acuerdo de Cartagena.

El flujo eficiente de operaciones multimodales, entonces, enfrenta una amplia gama de desafíos, incluyendo infraestructura, red y capacidad inadecuada, problemas en la calidad del servicio puerta a puerta. Estos desafíos afectan los costos, los servicios y la calidad de la industria.

La cantidad y calidad de los servicios de infraestructura influyen de manera relevante en la capacidad de una región para competir en el comercio internacional, incluso en aquellos mercados de productos tradicionales básicos y que cuentan con ventajas comparativas estáticas (*commodities*). El proceso de globalización económica se interrelaciona, en gran medida, con las mejoras alcanzadas en las tecnologías de almacenamiento, transporte y comunicaciones, las que a su vez posibilitan a las empresas a reaccionar con mayor flexibilidad ante los cambios imprevistos en la demanda y en los precios.

Los países bajo estudio tienen una limitada infraestructura de transporte, con dependencia en su transporte interno, en su mayoría, de una sola modalidad, el transporte por carreteras, lo cual restringe los mercados internos, limita el crecimiento de las exportaciones e inhibe el desarrollo de comercios regionales y centros de distribución en las zonas fronterizas.

El efecto de estas restricciones se acentúa por el hecho de que los productos que circulan en gran volumen son de transporte intensivo: incluyen automóviles ensamblados, productos agrícolas primarios, alimentos procesados y minerales.

En lo que se refiere al comercio internacional, tomando como unidad las regiones MERCOSUR y CAN, la situación difiere, siendo los modos predominantes el barco (transporte marítimo) y el terrestre por camión. Despreciables resultan las participaciones del ferrocarril y del avión, como se muestra en el siguiente cuadro que representa los porcentajes de las exportaciones de las regiones según modo.

**Porcentajes de las exportaciones de las regiones según modo
(año 2000)**

	Marítimo	Fluvial	Aéreo	Carretero	Ferrovionario	Otros modos
MERCOSUR	70%	8%	0%	14%	1%	7%
CAN	85%	0%	1%	2%	3%	10%

Fuente: CEPAL

Como consecuencia del MERCOSUR, los compradores y vendedores de estas mercancías se reubican cada vez más a lo largo del eje Norte/Sur en vez del eje Este/Oeste. Este realineamiento del mercado implica que los servicios de transporte que utilizan redes combinadas de carreteras, vías ferroviarias y fluviales sean cada vez más fundamentales para el desarrollo de la región.

A modo de resumen, se puede decir que el sistema de transporte multimodal, generaría:

- a) menores costos de entrega por unidad de producto
- b) mayor crecimiento económico de la región,
- c) mejora en la eficiencia de operación de los mercados
- d) mejora en la competitividad de las exportaciones.

Como se ha demostrado en este capítulo, el sistema de transporte multimodal genera importantes efectos económicos. Desde la eliminación de márgenes fijados en los contratos intermedios, eliminación de problemas de incentivos, disminución de la contaminación, mayor control y monitoreo, hasta el uso del modo de transporte más eficiente. Estos efectos producen una baja en el costo del transporte, lo cual tiene efectos dinámicos para la expansión de toda la economía regional.

1.4.4. Cuantificación preliminar de los efectos del transporte multimodal.

De acuerdo al relevamiento efectuado, los casi 10 millones de teus operados en la región y las perspectivas de crecimiento de esta cifra al final de la década refuerzan la hipótesis de necesidad de mejoramiento del transporte multimodal. Más allá de las obras de infra e infoestructura necesario para alcanzarlo, en el marco normativo es necesario, conjuntamente con otras medidas de armonización de la competencia y de la regulación, proceder a unificar el marco legal de la actividad.

Como ya se ha mencionado, tratándose de 10 millones de teus, y considerando el índice de 1,42 que relaciona unidades de contenedores con esta medida¹⁵, en la región Sudamericana hay 7 millones de contenedores entrando y saliendo del sistema. Esta cantidad de movimientos, implica la siguiente facturación unitaria estimada promedio y el consecuente monto de facturación global en la región:

Servicio	En US\$
Transporte interno en la región	500
Operación portuaria en la región	500
Transporte marítimo	1500
Operación Portuaria extraregional	500
Transporte interno extraregional	700
Total	3.700

Cantidad de movimientos	7.000.000
Facturación global	25.900.000.000 US\$

¹⁵ Twenty feet Equivalent Units, o sea veinte unidades equivalentes de veinte pies.

En síntesis, el monto global de este negocio es muy significativo, y de aplicar mediante una modernización normativa un marco legal uniforme sin duda se producirán ahorros que mejorarán la competitividad del transporte y el comercio en la región.

La estimación de los ahorros excede la presente labor, no obstante, considerando que el volumen del negocio tiene una implicancia final de ahorro de montos muy significativos que estará direccionada a los dadores de carga. En efecto, en un estudio realizado por el Banco Mundial¹⁶, se intenta estimar la baja en el costo de transporte. En el reporte se sugiere que los posibles ahorros, tanto por la opción del transporte multimodal como por las mejoras en los puertos, representan aproximadamente el 20% de los valores de las exportaciones. El ahorro representa el 4,5% del valor del cargamento.

Por ejemplo, a partir de realizar combinaciones eficientes entre los distintos modos de transporte, exportar un producto desde Chapada a Rotterdam implicaría reducir de US\$ 171 a 148 por tonelada, esto es, se verificaría una reducción del 15%.

¹⁶ Brazil Multimodal Freight Transport: Selected Regulatory Issues 1997.

1.5. BIBLIOGRAFIA

- Antonio Zuidwijk “Una Perspectiva del Transporte Multimodal”, 2003
- Luis Montero García “Logística e Intermodalidad”, 2002. Fundación Manresa.
- Arturo Ravina y Hector Zucchi “Régimen del Transporte Multimodal”, Abeledo – Perrot
- Gerbardt Muller “Intermodal Freight Transportation” Eno Transportation Foundation, Inc; Intermodal Association of North America; 1999
- Gobind Nankani “Brazil Multimodal Freight Transport: Selected Regulatory Issues” 1997, World Bank
- Ricardo Delgado “Infraestructura del Transporte en el MERCOSUR”, 1999, Centro de Economía Internacional
- John Raven, “Trade and Transport Facilitation” 2000, World Bank
- Pilar del Carmen Zerpa Alemán “La Responsabilidad en el Transporte Multimodal” 2000, Establecimientos Industriales Ahemon, SA
- Salgado Peñaherrera “El Grupo Andino de Hoy: eslabón hacia la integración de Sudamérica” 1995 Biblioteca Digital Andina
- Alfredo Fuentes Hernández “El Pacto Andino: hacia un nuevo modelo de integración” 1998 Biblioteca Digital Andina
- UNCTAD “Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument” 2003-04-24
- Jesús Lopez Romero “Aprovechamiento de las Ventajas Comparativas de los Medios de Transporte” 2002 CEMEX
- Banco Interamericano de Desarrollo <http://www.iadb.org/int/rtc/ecourses/esp/>

CAPITULO II

Evaluación de las normativas consagradas internacionalmente en materia de transporte multimodal. Experiencias relevantes para América del Sur

2.1 Introducción

El presente capítulo incluye la descripción de las dos normas consagradas internacionalmente:

- Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional, aprobado en mayo de 1980
- Reglas UNCTAD/CCI, las cuales son una serie de recomendaciones formuladas a través de “reglas”, que sin ostentar el carácter de normas imperativas, han venido siendo utilizadas e incorporadas a los contratos usuales de transporte sucesivo.

Se detallan a continuación sus características más relevantes.

2.2 Naciones Unidas, Ginebra 1980

El Consejo Económico y Social de la O.N.U., conjuntamente con la Organización Marítima Internacional (O.M.I.), con el objeto de posibilitar la adopción por parte de los Estados que conforman la Organización de Naciones Unidas de una serie de reglas destinadas a homogeneizar el tratamiento jurídico del transporte multimodal, convocaron durante 1972 a una conferencia para tratar el transporte contenedorizado de carácter internacional.

En la misma se establecieron un conjunto de acciones de las que se desprendió la de elaborar un convenio sobre transporte multimodal.

En mayo de 1980 se aprobó el Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional, que recogiendo aspectos ya elaborados por sus antecedentes, consagró soluciones jurídicas que las normativas regionales y locales han venido invariablemente receptando.

Brevemente se efectuará un análisis de los principales contenidos del Acuerdo, dejando asentado que los institutos jurídicos que comprenden serán materia de tratamiento más extensivo al desarrollarse el Acuerdo de Transporte Multimodal del MERCOSUR.

En lo que respecta a su estructura, el Convenio se aboca al tratamiento de las definiciones de aquellos aspectos operativos relevantes, las distintas modalidades que puede asumir la documentación que acredita la celebración del contrato y regularidad del transporte, las reglas sobre responsabilidad del operador multimodal y del expedidor de las mercancías, el régimen de

reclamaciones y acciones vinculadas con el cumplimiento del contrato y cuestiones accesorias - pero de gran importancia- como las que se conectan con las verificaciones aduaneras.

El Convenio ha caracterizado al Transporte Multimodal Internacional como aquel que posibilita el porte de mercancías por, al menos, dos modos diferentes de transporte, desde un lugar situado en un país en el que el operador de transporte multimodal toma las mercancías sobre su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente.

Expresamente se ha excluido de su ámbito de aplicación a aquellas operaciones de manipuleo, estiba, descarga que se hayan efectuado en cumplimiento de un contrato unimodal de transporte. Dicha solución tiende a que la responsabilidad del operador de transporte multimodal se vincule exclusivamente con los servicios integrales que él planifica, y cuyos resultados le son atribuibles.

Esta normativa internacional tiene aplicación siempre que el transporte multimodal tenga lugar entre orígenes o destinos situados en Estados Parte del Convenio. De tal manera, para que sus prescripciones sean invocables, bastará que el operador multimodal recepcione bajo su custodia las cargas en un estado contratante, o que el lugar fijado en el contrato para la entrega de las mercancías pertenezca también a un suscriptor del acuerdo.

Si además de lo dicho en el punto anterior expresamente se conviniera la aplicación del Convenio, todas sus partes serán de cumplimiento obligatorio en el contrato.

Se adopta el principio de libre elección por parte del expedidor de las cargas sobre las características y tipo de contratación que quiera efectuar para el movimiento de ellas. En tal sentido, ni un Convenio de índole internacional ni una ley imperativa interna pueden conculcar los derechos del expedidor a optar por la operación multimodal de transporte o el transporte segmentado o consecutivo. Este principio ha sido receptado, entre otras normas de aplicación regional, por el Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional del MERCOSUR.

Debido al carácter de Marco General Internacional que debe otorgarse al Convenio de las Naciones Unidas, su vigencia no afecta la aplicación de ningún otro convenio internacional o ley nacional concerniente a la reglamentación y el control de las operaciones de transporte, ni será, como expresamente lo prevé el Convenio, incompatible con tal aplicación. Por ello, el operador de transporte multimodal debe cumplir las leyes aplicables en los países a través de los cuales se desarrolla la operación, así como las disposiciones del Convenio tratado.

En lo referente al Documento de Transporte Multimodal, el Convenio ha establecido la posibilidad de que, a elección del expedidor de las cargas, el mencionado instrumento se emita con carácter "negociable" o "no negociable". Huelga decir que, los efectos de la distinta naturaleza con que se dota al documento, impactan sobre la "ley de circulación" del mismo.

También prevé los requisitos con que deberá contar el Documento de Transporte Multimodal cuando sea de carácter negociable. Así podrá establecerse que sea "a la orden" o "al portador". Como consecuencia de ello, aquel que fuera extendido a la orden será transferible mediante su

endoso en tanto que el emitido al portador se registrará en cuanto a su transmisión por las normas vigentes en el lugar de cumplimiento de la obligación.

Cuando el Documento de Transporte Multimodal no sea negociable se mencionará en forma expresa el nombre del consignatario de las mercaderías. Así, el operador quedará liberado de su obligación de entregar las cargas si lo hace a la persona que figura como consignatario en el documento o a aquella que la persona antedicha le indique.

Las menciones que debe contener el Documento de Transporte Multimodal también se hallan puntualmente expuestas en el Convenio. Ellas no difieren de las universalmente previstas para la redacción de las cartas de porte y/o conocimientos de embarque, agregándose las previsiones correspondientes a la determinación del flete que corresponde ser asignado a cada uno de los tramos, que en distinto modo, comprenderá la operación, si ello ha sido acordado por los contratantes.

El Acuerdo previene sobre la facultad del Operador de Transporte Multimodal de asentar las reservas que, en forma motivada le merezca tanto la declaración del cargador como el estado aparente de la carga o de su acondicionamiento, o las vinculadas a sus características. La inexistencia de su constancia en el documento respectivo, implica que el estado de las cargas se compadece con el indicado por el expedidor, ya que se presume el "buen estado de la mercadería", y de sus embalajes, signos identificatorios y acondicionamientos, admitiéndose prueba en contrario.

El operador de transporte multimodal, así como el expedidor, se responsabilizan por las declaraciones que efectúen en el documento de transporte. Efecto directo de esta responsabilidad es el que previene la pérdida de la limitación de responsabilidad del operador, cuando este actúe dolosamente o con culpa grave equiparable al dolo, generando cualquier pérdida o daños.

Asimismo el expedidor debe indemnizar al operador de transporte multimodal por los daños que este padezca como consecuencia de lo inadecuado de los datos incluidos en su declaración acerca de la carga.

El Acuerdo consagra el régimen completo de responsabilidad del operador de transporte multimodal. Adopta el criterio de "término de custodia" en cuanto la responsabilidad tiene lugar desde que el operador multimodal por sí o por sus dependientes o transportistas efectivos se hace cargo de las mercaderías, y hasta que se produce la entrega de las mismas, le son atribuibles los efectos que se desprendan del servicio asumido.

En lo que respecta al tramo del transporte en el cual se produce el daño o pérdida de las mercaderías, ha de estarse en primer término a la posibilidad de que el modo en el cual han tenido lugar dichos acontecimientos sea determinable. En este caso el sistema de responsabilidad se adecuará al que corresponda al precitado modo, con la característica de que si la reparación establecida en el Convenio es mayor que la fijada en el otro acuerdo internacional o ley nacional imperativa aplicable, se aplicará el del Convenio.

En el caso de que no sea posible determinar el tramo en donde tuvo lugar el daño o pérdida, se atribuye la responsabilidad al operador, eximiéndose únicamente si hubiese adoptado las medidas

"razonables". Por otro lado se adopta una limitación de responsabilidad cuya unidad de cuenta es el DEG -Derechos Especiales de Giro-, fijado por el Fondo Monetario Internacional. Esta limitación no puede invocarse cuando sea aprobado que el incumplimiento proviene de acciones u omisiones de carácter doloso o equiparables atribuibles al operador de transporte multimodal.

Como ya fuera expuesto el cargador es responsable por sus declaraciones al entregar las cargas.

El Acuerdo trata también las características que debe tener la declaración del expedidor relativa a mercancías de naturaleza peligrosa, tanto en lo referente a su calificación como a sus rotulados, como también lo referente al deber de informar no sólo el carácter peligroso de las mercaderías sino también las precauciones que deben adoptarse con respecto a ellas.

Contempla la norma, asimismo, un régimen general de reclamaciones y acciones que prevé los requisitos y efectos sobre el aviso de pérdida, daño o retraso. Los daños de carácter aparente y las pérdidas de carácter parcial, deben ser reclamadas a más tardar el primer día hábil siguiente a la fecha en que la carga ha sido puesta en poder del consignatario. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes deberá darse aviso por escrito del reclamo que corresponda dentro de los 6 días corridos siguientes a la entrega. En caso de pérdida, cuando el operador multimodal no efectuara el aviso por escrito acerca dichas circunstancias, la pérdida se tendrá por efectivamente producida a los noventa días de que las cargas debieron ser entregadas.

En el marco del Conevio se ha fijado el plazo de prescripción de las acciones emergentes del contrato de transporte multimodal en dos años computables a partir del día siguiente en que el operador de transporte multimodal haya entregado las mercaderías o del día en que debió hacerlo.

2.3 Reglas UNCTAD/CCI

La falta de entrada en vigencia del Convenio Internacional de Transporte Multimodal de Mercaderías de Naciones Unidas (Ginebra 1980), llevó a la UNCTAD a elaborar una serie de recomendaciones formuladas a través de "reglas", que sin ostentar el carácter de normas imperativas, han venido siendo utilizadas e incorporadas a los contratos usuales de transporte sucesivo.

La naturaleza no mandatoria de las reglas tratadas, así como su adecuación a los principales plexos normativos en materia de navegación marítima y aérea de carácter internacional, han llevado a extender su utilización, básicamente en lo concerniente al aspecto documental de la contratación uni y multimodal.

En este sentido, las recomendaciones de la UNCTAD guardan armonía con las Reglas de La Haya y Haya/Visby, así como con las normas documentales establecidas por la FIATA para el transporte aéreo de mercaderías. Por otra parte, también se han seguido para la exposición de este cuerpo las Reglas para la Instrumentación Documental del contrato de transporte aportadas por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Precisamente, el grupo de trabajo conjunto de la UNCTAD y de la CCI preparó las reglas que llevan su nombre durante el año 1991.

Como ya fuera expuesto, las reglas UNCTAD/CCI para la elaboración de documentos de transporte multimodal, se han incorporado a los documentos específicos: Bill o Lading de la FIATA, y al Multidoc 95 del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO).

Principales características de las Reglas UNCTAD/CCI.

A.- Forma y efectos de su incorporación

- Las reglas tienen solo naturaleza contractual, y en consecuencia su aplicación queda circunscripta a su adopción dentro del contrato de transporte de que se trate.
- No se requieren formalidades específicas, y pueden ser adoptadas tanto para la operación bajo un solo modo de transporte (marítimo o aéreo) como dentro de la contratación multimodal, pero debe quedar expresamente establecido que el contrato se celebra y perfecciona bajo su órbita.
- Incorporadas en forma expresa al contrato, se entiende que sus partes han acordado que resulte reemplazada toda otra prescripción que se oponga a las reglas, excepto aquellas a través de las cuales se incremente la responsabilidad o las obligaciones a cargo del operador de transporte multimodal, siempre y cuando no existan normas obligatorias incorporadas a las leyes nacionales o tratados internacionales aplicables que impidan esa extensión de responsabilidad.

B.- Aspectos vinculados al régimen de responsabilidad

La responsabilidad del OTM está regida por la presunción de su culpa, y en consecuencia la pérdida o daño de las mercaderías transportadas, así como la demora en la entrega, se le atribuyen cuando los hechos o circunstancias dañosas han tenido lugar en el ámbito temporal en el cual aquellas han a su cargo. Obviamente, el OTM se exonera de responsabilidad en el caso de probar que los eventos que ocasionaron los daños, la pérdida o la demora no pueden atribuírsele ni a título de culpa o dolo, tanto a él como a sus dependientes, incluidos los transportistas efectivos de los que se haya valido para ejecutar el contrato.

Si bien las bases de responsabilidad del OTM son las mismas que se fijan en el Convenio de Ginebra de 1980, sus diferencias más relevantes se encuentran en el caso de demora, fijando las reglas que para que ésta sea atribuible al OTM debe existir una declaración de interés en el plazo de entrega expresamente efectuada y aceptada al momento de extenderse el documento de transporte. Por otra parte, las reglas fijan que si el transporte multimodal involucra el transporte marítimo, el OTM no es responsable por la pérdida, daño o demora, cuando éstos han sido producidos por la culpa del capitán o piloto del buque o de sus dependientes, si sus acciones u omisiones se han producido durante la navegación o dirección del buque. Tampoco responde el OTM, en caso del tramo marítimo, si el daño, pérdida o demora obedecen a la producción de un incendio, salvo que esta haya ocurrido por el defectuoso estado de la nave.

En el mismo sentido que el Convenio de Ginebra de 1980, la extensión temporal de la responsabilidad del OTM comprende el lapso que corre desde que éste tomo bajo custodia las mercaderías a transportar hasta que se efectiviza la entrega las mismas. En ese término, resulta responsable por la totalidad de los actos u omisiones de sus dependientes, agentes o de cualquier otra persona que se haya valido para la ejecución del contrato.

C.- Extensión y limitación de la responsabilidad

Las reglas UNCTAD/CCI han fijado los montos topes de responsabilidad del OTM en valores menores a los contenidos en el Convenio ONU de 1980. En efecto, a menos que la naturaleza y valor de la carga haya sido declarado por el expedidor e incluida en el documento de transporte multimodal, el OTM no será responsable por la pérdida o daños sino hasta la suma de equivalente a 666,67 derechos especiales de giro (DEG) por bulto o unidad de carga transportada, o hasta 2 DEG por kilogramo en caso de cargas a granel, lo que resulte superior.

En parangón con el Convenio de 1980, cuando conforme al contrato no se haya incluido la utilización del modo marítimo, el monto de limitación para las cargas a granel se incrementa hasta 8.33 DEG por unidad de peso.

También siguiendo el Convenio de Ginebra de 1980, se prevé que cuando la pérdida o el daño se encuentra localizado en determinada fase del transporte, a cuyo respecto resulta aplicable una ley nacional o tratado internacional que fijan otro limite de responsabilidad de los previstos por las reglas, el tope indemnizatoria se ajustará a las normas específicas recién indicadas.

En lo referente al limite de responsabilidad por demora, las reglas fijan que la reparación del perjuicio ocasionado por tal motivo, no excederá del monto total del flete acordado para la contratación multimodal.

D.- Pérdida de la limitación

Conforme a las reglas, el OTM pierde la posibilidad de limitar el monto de su responsabilidad si es probado que el daño, la pérdida o la demora, le son imputables, a él o a los dependientes de los que se ha valido, por sus actos u omisiones a título de dolo o culpa grave.

E.- Prescripción de la Acciones.

Conforme las reglas, las acciones derivadas del contrato de transporte multimodal, prescriben a los nueve (9) meses computados a partir de la entrega de la carga al consignatario de la misma. Este tratamiento está enfocado a permitir dentro de tiempo hábil que el OTM pueda su vez promover las acciones de regreso que le pudieran corresponder contra los transportistas efectivos antes de su expiración.

D.- Instrumentación del Contrato.

En atención a que las reglas deben ser pactadas en forma consensual, como ya fuera expuesto no deben seguirse formalismos específicos, pero si debe exponerse claramente que la contratación tiene lugar bajo las mismas.

El documento de transporte multimodal puede ser emitido en forma negociable o no negociable, es decir admitir o no que a partir de su instrumentación, las mercaderías en el incluidas puedan ser transferidas por cesión de dicho documento, conforme las reglas de circulación de los papeles de comercio.

E.- Jurisdicción y Competencia.

Las reglas, de acuerdo a su carácter eminentemente contractual, no incluyen previsiones acerca de estos aspectos. Por lo general, los documentos usuales fijan, tanto para las controversias de índole judicial, como para las instancias de arbitraje, la aplicación de las normas vigentes en el domicilio del OTM.

2.4 Lecciones de las experiencias internacionales

Pese a los esfuerzos de la UNCTAD por avanzar en la ratificación del convenio de 1980, a la fecha esta posee solamente siete adhesiones. Esto indica en la práctica que tal como está la convención es improbable que se ratifique.

En este particular, se observa también que la generación de acuerdos regionales y nacionales, de alguna forma minimiza aún más en la práctica las posibilidades de contar con una legislación unificada a nivel internacional. Es por esto que algunas opiniones vigentes de parte de los funcionarios de UNCTAD y de los especialistas que están trabajando en esta norma de Naciones Unidas son decididamente contrarias a la proliferación de normas regionales y nacionales.

Siguiendo a Zuidwuijk¹⁷, tanto en las economías nacionales como regionales, una cada vez mayor interconexión global hace que el transporte multimodal atraiga la atención, tanto del comercio como de los gobiernos. Por un lado se busca la economía en el transporte, usando el modo más económico y que menos daño causa al medio ambiente, y por otro lado los grandes dadores de carga quieren facilitar las transacciones comerciales. Asimismo se reclaman reglas sencillas para contratar el “puerta a puerta” en todo el mundo (cadenas de transporte sin costuras).

Uno de los conceptos donde el autor pone mayor énfasis es en el de transporte multimodal: el transporte de mercaderías en contenedores por sí solo no significa transporte multimodal. Para poder hablar de transporte multimodal, debe haber un transporte con por lo menos dos modos, pero

¹⁷ Antonio Zuidwuijk, “Una perspectiva del transporte multimodal”

con un solo contrato. En este caso un transportista contrata el transporte desde origen a destino, aceptando la plena responsabilidad en toda la cadena, bajo un único documento de transporte. A su vez el transportista contractual puede sub-contratar los servicios de otros, que se convierten en transportistas efectivos.

El autor hace referencia a los Convenios Regionales sobre transporte multimodal desarrollados en Sudamérica y la confusión que los mismos están generando. Como contrapartida, da los ejemplos de Alemania y los Países Bajos, que adecuaron sus leyes unimodales a la nueva situación, sin sancionar una nueva ley de transporte multimodal.

La enmienda de Carmack en Estados Unidos, da cierta flexibilidad a las partes de un contrato de transporte terrestre, para convenir la máxima responsabilidad del transportista, que se relaciona con el valor del flete. Si no existen acuerdos especiales, no hay límite de responsabilidad del transportista terrestre. Sin embargo, permite que éste limite su responsabilidad contra el pago de una tarifa reducida. La forma en que se aplica la Enmienda de Carnack en los Estados Unidos, indica que, fijando límites a la responsabilidad del transportista, se podrán bajar los valores de los fletes. Los Convenios de Europa tienen, también, límites de responsabilidad del transportista. Parece que estos son argumentos válidos para demostrar que una limitación de la responsabilidad de los transportistas y operadores de terminales podrá reducir los costos de seguros y por ende del transporte, no sólo para un contrato multimodal, sino para todos los transportes, tanto los relacionados con el comercio exterior como con el comercio interno del país.

Los representantes de las compañías de seguro manifestaron que no existen problemas para obtener adecuados seguros para transportes multimodales que se realicen en Europa, pero que la situación es muy diferente para operaciones de transporte desde y hacia países emergentes, que generalmente no cuentan con legislaciones claras. La falta de claridad en las reglas aplicables, lleva a mayores costos de seguro y a mayores costos de transporte.

En vez de promulgar Leyes de transporte multimodal, los países de la región deberían evaluar si no sería más necesario revisar sus viejas leyes de transporte unimodal, que en algunos casos son bastantes contradictorias.

Estados Unidos, la mayor potencia económica, con el mayor Comercio Exterior del mundo, no tiene una Ley de Transporte Multimodal. Sin embargo es por lejos el país donde mejor funcionan el transporte intermodal y multimodal. Esto se debe a tres razones básicas: la aplicación de buenas leyes de transporte automotor y ferrocarriles, una adecuada infraestructura del transporte y de terminales de transferencia y una buena seguridad nacional.

Al ser poco claras las leyes de transporte y el hecho de no presentar límites de responsabilidad a los operadores de terminales, crea incertidumbres, que inciden en las primas de seguro, haciendo que el sistema de transporte sea considerado caro. Como consecuencia, hay costos superfluos que restan competitividad a los productos de exportación.

CAPITULO III

EVALUACIÓN DE LOS MARCOS NORMATIVOS REGIONALES Y NACIONALES. LOS AVANCES LOGRADOS EN AMERICA DEL SUR

3.1 Introducción: aspectos jurídicos generales del transporte multimodal

Precedentemente, al tratar los aspectos relacionados con la normativa para facilitar las operaciones de transporte, se mencionó que más allá de la conveniencia de asegurar el desarrollo ordenado del transporte Multimodal internacional, a través de acuerdos, leyes y regulaciones, se requiere que las normas jurídicas consagren soluciones de índole técnico-legal que alcancen a describir la naturaleza específica del multimodalismo, ante la posibilidad de considerar a este tipo de prestaciones como una temática autónoma.

Transporte multimodal y transporte sucesivo en un comienzo se hallaban discriminados, atribuyéndole al primero una serie de características que describían las consecuencias jurídicas vinculadas a su concertación, mientras que el segundo quedaba circunscripto a la noción operativa de sumar en el transporte de bienes la utilización de dos o más modos de transporte. La consideración jurídica de este último caso se descompone en tantos contratos de transporte como modos son utilizados entre el origen del envío y la recepción final por el consignatario, lo que implica que la extensión de la documentación acerca de la celebración del contrato y regularidad del transporte, el tratamiento de los sujetos obligados a la prestación, el régimen de responsabilidad emergente y demás efectos, quedan atomizados modalmente.

La conceptualización multimodal vino a superar esta visión cerrada, interpretando que la facilitación que implica adoptar las técnicas del multimodalismo en la expansión del comercio internacional, debe concretarse a nivel normativo con el establecimiento de reglas que lo aborden con criterios de unicidad.

Asimismo, no puede soslayarse que la base posibilitadora de los servicios multimodales radica en el principio de unitarización de cargas, concepto que si bien es de índole técnico y escapa a los aspectos aquí asumidos, conlleva también a las regulaciones que, vinculadas a la estandarización de los equipos de transporte, son esenciales para el mantenimiento del sistema intermodal de movilidad.

En este contexto, la movilidad multimodal aparece como una respuesta a la aceleración de modificaciones en la demanda de los mercados consumidores que ha consagrado una tendencia vigorosa de reducción de inventarios en los procesos de venta, lo que implica la reducción de magnitud física de los embarques y el consiguiente aumento de frecuencias de envíos.

Por ello, la superación del transporte sucesivo, requiere además de la introducción de tecnología adecuada para lograr su funcionamiento la irrupción de soluciones jurídicas, vinculadas a la concentración y limitación de responsabilidad en un solo sujeto, documento y unidad de carga, obteniendo de tal manera que se pueda considerar una red logística regional o supraregional, que tienda a la reducción de costos complementarios.

La necesidad de contar con una definición sobre la operatoria multimodal nos lleva a describir, en primer lugar, sus rasgos típicos. Así, con carácter universal se ha considerado que el transporte es de carácter multimodal cuando:

- Se refiere a cargas que en un solo itinerario utilizan dos o más modos diferentes de transporte.
- La operación se ha instrumentado mediante un único contrato de transporte.
- Toda la responsabilidad por la ejecución del contrato recae en un sujeto único, el Operador de Transporte Multimodal.

Estos tres rasgos típicos son los que determinan el funcionamiento de la problemática que gira alrededor de los efectos jurídicos de la contratación multimodal.

3.2 Estructura General de los Acuerdos Regionales y Normas Nacionales

La estructura general de los acuerdos internacionales y normas nacionales que regulan este tipo de transporte se adecua casi universalmente al siguiente contenido general:

- DEFINICIONES
- AMBITO DE APLICACION
- OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL
- DOCUMENTACION
- RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL
- RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR
- RECLAMACIONES Y ACCIONES.
 - a) Aviso de Pérdida, avería o retraso
 - b) Prescripción
 - c) Jurisdicción
 - d) Arbitraje
- SEGUROS
- REGISTRO DE TRANSPORTISTAS MULTIMODAL
- AUTORIDAD DE APLICACION
- REGIMEN ADUANERO

Cabe mencionar dentro de los antecedentes primordiales que han fijado normativas de aplicación en el campo del transporte multimodal de cargas a nivel internacional, los siguientes:

- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercaderías de 1980.
- Las Reglas de la UNCTAD/CCI relativas a los Documentos de Transporte Multimodal, de 1991.
- Las Condiciones que gobiernan el Conocimiento de Embarque de la FIATA de 1991.
- El Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (1991).
- Reglas de Hamburgo 1978.

3.3 Acuerdos Sudamericanos

Tomando en vista la experiencia internacional en materia de regulación jurídica en este campo, los esquemas subregionales de integración existentes en América del Sur emprendieron la tarea de integrar a sus soluciones jurídicas marcos específicos en la materia.

Así, en la Comunidad Andina de Naciones, a través de la Decisión 331 del 4 de Marzo de 1993, modificada posteriormente por la Decisión 393 del 9 de Julio de 1996, con seguimiento preponderante a las Reglas de la UNCTAD/CCI, se plasmó el régimen de transporte multimodal comunitario.

En 1994, el Mercado Común del Sur –MERCOSUR-, mediante la Decisión 15, aprobó el Acuerdo de Facilitación para el Transporte Multimodal, de dicha instancia de integración.

A su vez, en noviembre de 1996, la Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, aprobó el Acuerdo Internacional de Transporte de América del Sur.

Se detallan a continuación los principales contenidos, alcances y definiciones de cada uno de los tres principales acuerdos regionales, en base a la estructura temática general detallada en el apartado 3.2.

3.3.1 Acuerdo sobre Transporte Multimodal Internacional de América del Sur (1996)

La Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur (CMTCOPAS) se encuentra constituida como un foro de carácter no permanente destinado a encausar la definición de aspectos de índole político estratégico en el ámbito de las incumbencias que le son propias.

El carácter no permanente mencionado, ha llevado a que la ALADI funcione como Secretaría Permanente de la Conferencia.

Fundamentalmente en su seno se ha logrado compartir las experiencias de los países miembros, que con distintos tiempos o intensidades, transitan por experiencias muy similares, tanto en materia de integración económica subregional, como en las de rediseño de los marcos jurídico económicos nacionales que hacen a las profundas transformaciones acaecidas desde la instalación de la CMTCOPAS en el campo de los servicios de transporte y su infraestructura.

En ese marco, considerando la importancia que reviste el transporte multimodal para el desarrollo del comercio exterior del área, la Resolución 10 de la Primera Conferencia, de fecha 13 de noviembre de 1992, dispuso crear un grupo de trabajo para el análisis de su problemática y la elevación de propuestas de acción apropiadas para el fomento del multimodalismo.

Luego de los informes que presentara este grupo, la Segunda Conferencia de Ministros, en Julio de 1994 dispuso (Resolución 16) la convocatoria a una reunión extraordinaria del cuerpo con el objeto de estudiar la propuesta de normativa común sobre transporte multimodal que fuera elaborada por el grupo ad hoc. Los lineamientos esbozados a tal fin se enderezaban a obtener un marco jurídico compatible con los acuerdos ya adoptados en la materia por los esquemas subregionales de integración. Por otra parte se solicitó a la CEPAL, la JUNAC, la Secretaría del MERCOSUR y a la UNCTAD, apoyo para realizar la tarea.

En ocasión de la Tercera Conferencia de Ministros llevada a cabo en la ciudad de Montevideo durante el mes de noviembre de 1996, mediante Resolución 23 (III), se aprobó el acuerdo regional de transporte multimodal, a la vez que sus integrantes asumieron el compromiso de realizar las gestiones pertinentes ante sus respectivos gobiernos, para que éstos lo suscriban en el marco del Tratado de Montevideo de 1980 (ALADI), conforme las prescripciones de su artículo 7º, es decir como acuerdo de alcance parcial al amparo de la Asociación Latinoamericana de Integración.

Siendo los suscriptores del acuerdo, Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, hasta la fecha solo Brasil, Bolivia, Perú y Venezuela, han efectuado su suscripción ante la ALADI. Necesitándose que dicha formalidad sea cumplida por seis de los países integrantes, restan dos comunicaciones para su entrada en vigencia.

A. Ambito de Aplicación

El Acuerdo de América del Sur extiende su aplicación a todos los contratos de transporte multimodal que hayan fijado como lugar estipulado para la toma bajo custodia de las mercaderías a transportar o para la entrega de la carga, alguna localización dentro de cualquiera de los países signatarios. También se prevé su aplicación a contratos de transporte unimodal internacional cuando en los mismos se hiciera expresa remisión al acuerdo.

La aplicación del acuerdo se encuentra supeditada a que no existan disposiciones que contraríen cláusulas imperativas de los convenios internacionales sobre transporte multimodal o, en su caso, de transporte unimodal.

B.- Contrato de Transporte Multimodal.

En forma obligatoria, al tomar bajo su custodia las mercaderías objeto del transporte, el OTM deberá emitir un documento de transporte multimodal. Su forma y contenido ha quedado remitido a los usos y costumbres internacionales.

Siguiendo las Reglas UNCTAD/CCI, se previene que los datos contenidos en el documento importan la presunción de que, salvo prueba en contrario, el OTM ha tomado las mercaderías en la forma allí consignada, a no ser que existan atestaciones en el sentido contrario, o que se haga constar que la naturaleza o cantidad de la carga son declaradas por el expedidor, o que el contenedor ha sido llenado por éste, u otras expresiones análogas.

En cuanto a las formas de emisión del documento, se admite su carácter negociable o no negociable, a elección del expedidor.

C.- Régimen de Responsabilidad.

La responsabilidad del OTM se extiende por el período comprendido desde que toma las mercaderías bajo su custodia hasta el momento de su entrega.

En consecuencia, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o la demora se produjo entre dichos actos, deberá responder por los efectos dañosos de dichos eventos.

Para exonerarse de dicha responsabilidad deberá probar que él o sus dependientes adoptaron las medidas que razonablemente se podían exigir para evitar el hecho y sus consecuencias y que no hubo dolo o culpa de su parte, es decir que el hecho generador del daño le es material y jurídicamente ajeno.

En cuanto al caso de demora, siguiendo la tendencia universal, se fija que el OTM solo resultara responsable del retraso en la entrega, si el tiempo de la misma fue objeto de una declaración de interés por parte del expedidor y el OTM la aceptó.

Las causales específicas de exoneración de responsabilidad del OTM se sintetizan a continuación: (i) acto u omisión del expedidor, consignatario o propietario de las mercaderías, o de los dependientes de éstos; (ii) insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercaderías; (iii) manipuleo, estiba o desestiba ejecutadas por el expedidor, consignatario o propietario de las mercaderías, o de los dependientes de éstos; (iv) vicio propio u oculto de la carga; y (v) huelga, lock out, paro o trabas impuestas total o parcialmente al trabajo u otros actos fuera de la esfera de control del OTM debidamente comprobados.

D.- Limitación de la responsabilidad.

Siguiendo las Reglas UNCTAD/CCI, el Acuerdo fija como principio general que en defecto de una declaración expresa del expedidor antes que el OTM haya tomado las mercaderías bajo su custodia, mediante la cual se establezca la naturaleza y valor de la carga, el OTM no podrá ser tenido por responsable en caso de pérdida o daño por una suma que exceda del equivalente a 666,67 DEG por bulto o unidad de carga, o a 2 DEG por Kilogramo de peso bruto de las mercaderías dañadas o perdidas, si esta cantidad es mayor.

No obstante lo recién indicado, cuando la pérdida o daño de las mercaderías se produzca en medio de transporte distinto al marítimo, la responsabilidad de OTM estará limitada a una suma que no exceda de 8.33 DEG por Kilogramo de peso bruto (ídem Reglas UNCTAD/CCI).

A su vez, el acuerdo fija que si la pérdida o daño se encuentran localizados en una fase con relación a la cual existiese un convenio internacional aplicable o una ley nacional imperativa, que establezca otro límite de responsabilidad que hubiese sido aplicado si en lugar del contrato multimodal de transporte se hubiese concluido un contrato aislado para este tramo, el límite de responsabilidad del OTM se establecerá sobre las pautas de este último.

El caso de responsabilidad por demora se resuelve por la limitación de la responsabilidad emergente de los daños indirectos producidos exclusivamente por el retraso hasta la concurrencia del monto del flete convenido.

El OTM pierde el derecho de limitar su responsabilidad de comprobarse que la pérdida, el daño o el retraso provienen de acciones u omisiones propias atribuibles a título de dolo o culpa grave.

E.- Prescripción

Las acciones provenientes de la ejecución del contrato prescriben en el plazo de nueve (9) meses computados desde: (i) el día de la entrega de las mercaderías; (ii) la fecha en que éstas debieron ser entregadas; o (iii) la fecha a partir de la cual las mismas pueden ser consideradas por el consignatario como definitivamente pérdidas (noventa (90) días corridos después de la fecha fijada para su entrega, o vencido el plazo en el que de acuerdo a las circunstancias del caso, sería razonable que un OTM diligente las debería haber entregado).

D.- Jurisdicción y Arbitraje.

El Acuerdo establece que a elección del demandante, serán competentes en las acciones que se entablen como consecuencia del contrato de transporte multimodal internacional de mercaderías, los tribunales correspondientes al: (i) del lugar del domicilio del OTM; (ii) al del lugar de celebración del contrato; (iii) al del lugar donde el OTM tomó bajo su custodia las mercaderías; (iv) al del lugar de su entrega.

El Acuerdo previene la nulidad de cualquier cláusula que limite las facultades de elección del demandante conforme las alternativas recién expuestas.

En materia de arbitraje, se deja a salvo la facultad de las partes de someter los conflictos suscitados a dicho procedimiento, lo que debe ser pactado por escrito.

3.3.2 Acuerdo MERCOSUR

Tal como se refiriera al comentar las acciones cumplidas en el ámbito del MERCOSUR para armonizar las normativas de transporte, se procedió a consagrar un régimen común para el transporte multimodal de cargas. Esta iniciativa tuvo su génesis en la necesidad de arbitrar acciones que redunden en una utilización eficaz de la infraestructura de los movimientos de la región. Se puede advertir que, es persiguiendo el mismo objetivo, que se han plasmado tanto los acuerdos internacionales como las distintas leyes internas, para el multimodalismo

El marco de aplicación, contenido y soluciones del Acuerdo de Transporte Multimodal del MERCOSUR, aprobado por decisión del Consejo Mercado Común N° 15/94, no varía sustancialmente de otras normativas en la materia, ya que puede expresarse que, a raíz del crecimiento de las operaciones intermodales, su recepción jurídica ha ido adquiriendo un carácter global.

El Acuerdo MERCOSUR recepta una definición del transporte multimodal de mercancías que sigue la adoptada por la convención de transporte multimodal de la ONU de 1980. En efecto, a la acción efectiva del porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte, por lo menos, ha anexado toda la gama de servicios que se vinculan directamente con la actividad transportadora. De tal manera, dentro de la significación del multimodalismo, quedan comprendidos la recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenaje, manipulación y entrega al destinatario, más cualquier otro servicio contratado entre el origen y el destino del transporte, incluidos los de consolidación y desconsolidación de las cargas

Respecto a la instrumentación del contrato de transporte multimodal, se establece la diferencia entre el consenso mediante el cual se concerta dicho servicio, y el documento que hace a la prueba de su celebración, a la vez que acredita el principio de ejecución de la prestación consensuada. En éste último caso, ingresamos en el terreno del denominado “Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal”.

El Acuerdo circunscribe a las personas jurídicas la posibilidad de actuar como operador multimodal, no modificando la caracterización de este sujeto, por lo que, como es regla universal, éste asume la responsabilidad por el cumplimiento del contrato, absorbiendo todos los efectos que genera la prestación, incluidos los que provienen del accionar de los portadores que efectivamente ejecutan el transporte o parte de él, y el de aquellas personas que se encuentran a cargo de la unitarización de cargas, consolidación o desconsolidación de mercaderías y demás actividades accesorias a la operación multimodal.

Ambito de Aplicación

Las cuestiones conectadas con la aplicación espacial del acuerdo, tendrán su solución siguiendo el criterio dual establecido por la Convención de Ginebra de 1980. Será de aplicación la norma en cuestión a aquellos contratos en los cuales el operador multimodal tome a su cargo las mercaderías en territorio de un Estado del MERCOSUR, o cuando el lugar fijado contractualmente y hecho relevante a través del conocimiento de transporte multimodal para la entrega de las mercaderías, esté situado también en un país miembro.

Obviamente también será de aplicación esta normativa, en el caso de que el origen y destino se encuentren en dos países del MERCOSUR.

Cabe destacar que el acuerdo es de carácter internacional, por lo que el mismo no alcanza a las operaciones internas.

Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal

Tal como es de práctica y ya fuera expuesto, el operador de transporte multimodal deberá emitir un documento o conocimiento que acredite no sólo la celebración del contrato de transporte multimodal, sino que también pruebe que el expedidor o dador de las cargas ha hecho entrega de ellas, quedando su custodia a cargo del operador.

El acuerdo analizado prevé que para regir sobre las operaciones de transporte vinculadas, el conocimiento deberá hacer expresa mención de que se emite bajo la vigencia de la citada norma.

En efecto, el Artículo 4 expone que: “Las disposiciones.....serán aplicables siempre que existiere en el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal expresa mención al mismo, indicándose específicamente “Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional - MERCOSUR”.

De este modo, dándose cumplimiento al requisito apuntado, las previsiones de la norma prevalecerán sobre toda cláusula adicional del contrato que las contraríe. Como única excepción a lo comentado, se destacan aquellas cláusulas que se pacten para ampliar la responsabilidad del operador multimodal.

Asimismo, conforme lo ha fijado en la Convención de la ONU, el cargador conserva la libertad de contratar la operación de transporte bajo las condiciones y efectos atribuidas al multimodal, o hacerlo en forma de servicios segmentados o sucesivos, opción ésta última que hace inaplicable el régimen que analizamos.

En su Artículo 25, el Acuerdo requiere que el operador de transporte multimodal se inscriba en el registro respectivo que deberá llevar el organismo nacional de transporte de cada uno de los países. Sin tal inscripción, el operador no podrá invocar a su favor el Acuerdo MERCOSUR, ni ser

alcanzado por los beneficios de limitación de responsabilidad y presunciones establecidas en su defensa.

El Artículo 8 del Acuerdo prevé las distintas formas de emisión del documento o conocimiento de transporte multimodal. Dicha clasificación esta vinculada a la “ley de circulación del instrumento”, es decir, bajo que recaudos podrá ser negociado y transmitido a otra persona del beneficiario inicial o consignatario. Así pueden establecerse determinarse los siguientes casos:

- Documento emitido en forma negociable al portador. En éste caso las mercaderías serán entregadas a quién presente uno de los originales del documento.
- Documento emitido en forma negociable a la orden. La entrega se efectúa válidamente a la persona que presenta uno de los originales del instrumento debidamente endosado.
- Documento negociable nominativo. Se cumplimenta eficazmente la entrega de la carga a aquél que comprueba que su identidad coincide con el nombre previsto y presenta uno de los originales del documento. Si éste fuese endosado a la orden o en blanco, deberá seguirse el procedimiento de los documentos emitidos a la orden.
- Documento emitido en forma no negociable. En éste último caso la carga debe ponerse a disposición de la persona designada expresamente en el conocimiento.

Régimen de Reservas

Del Acuerdo se desprende como principio general relacionado con la recepción de las mercaderías por parte del operador multimodal que, salvo prueba en contrario, ellas fueron recepcionadas tal como se describen en el documento de transporte multimodal.

En consecuencia, en el caso de que existan dudas razonables acerca de la exactitud de la descripción de las cargas que hace el expedidor o en cuanto a su acondicionamiento, el operador multimodal deberá dejar asentadas en el mismo documento de transporte sus reservas fundadas. Ahora bien, en el caso de que existan circunstancias graves que evidencien el incumplimiento de aquellos requisitos que se vinculan con exigencias legales, el operador multimodal debería rehusar hacerse cargo de las mercancías, ya que la formulación de “reservas” se vincula a la preconstitución de una prueba mediante la declaración de que las marcas, números, cantidades, pesos y otras circunstancias que manifiesta el expedidor respecto a la condición de la carga, no parecen ser exactas, previniéndose el transportista de que al entregar la mercadería al consignatario, éste le reclame algo que por cantidad, calidad o estado no es aquello que el cargador le ha entregado.

Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal

El tratamiento de la responsabilidad del operador multimodal plasmada en el Acuerdo no ha variado respecto de las soluciones que en general establecen para el tema las normativas en la materia.

Los efectos del transporte tienen lugar dentro del término comprendido entre el momento en que recibe las mercancías bajo su custodia hasta la entrega de ellas al destinatario.

La responsabilidad del operador multimodal se extiende no sólo a las acciones u omisiones de sus empleados o agentes, sino también, por el principio de concentración de efectos, a las de aquéllos que de cualquier manera hayan sido contratados para posibilitar el cumplimiento del contrato, sean éstos últimos los porteadores efectivos o prestadores de servicios complementarios o accesorios al transporte propiamente dicho.

Temáticamente la responsabilidad del operador incluye las pérdidas y daños de las mercaderías y los perjuicios vinculados a los atrasos en la entrega.

El régimen presume la culpa del operador por las pérdidas y daños que se verifiquen en las cargas. Por ello, además de las causales de exoneración de responsabilidad, que en forma taxativa detalla el Artículo 10, conforme es solución de los sistemas de atribución objetiva de culpa, la norma fija principios de limitación de los montos destinados a las indemnizaciones a su cargo.

Por otra parte, el operador queda exento de responsabilidad si éste prueba que la pérdida, el daño o el retraso han tenido lugar debido al acaecimiento de uno o varios de los siguientes hechos:

- Hecho imputable al expedidor o consignatario de la carga.
- Vicio propio u oculto de las mercaderías.
- Fuerza mayor o caso fortuito debidamente comprobados.
- Huelgas, motines o lock- outs.
- Dificultades impeditivas del transporte y otros actos ajenos al operador multimodal que imposibiliten el cumplimiento del contrato.

El operador multimodal debe ser siempre ajeno a los hechos recién expuestos, y asimismo, debe arbitrar los medios necesarios para evitar que la actividad propia o de sus dependientes, directos o indirectos, agraven las pérdidas, daños o averías.

La normativa considera atraso en la entrega al hecho de que las cargas no sean puestas a disposición del consignatario o destinatario en la fecha o dentro del plazo que fuera expresamente acordado al concertar el contrato de transporte. En el caso de no haberse estipulado, la entrega debe producirse dentro del término que razonablemente y conforme las circunstancias del caso, pueda ser exigido al operador.

Sin perjuicio de ello, si la entrega no se hubiera completado dentro de los noventa días corridos desde la fecha en que debió cumplimentarse, el consignatario podrá considerar a las mercaderías como perdidas.

Esta solución, adoptada por la Convención de Ginebra de 1980, también es la que impera en las leyes nacionales de la Argentina y del Brasil.

Límite de Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal

Se ha dispuesto que en el supuesto de pérdida o daño de las cargas, el monto de las indemnizaciones a cargo del operador de transporte no podrá superar el que corresponda al valor de aquéllas, en el lugar y tiempo de la entrega al consignatario o en el determinado en el contrato a tal efecto.

En caso de que en el documento de transporte multimodal no existan constancias de la naturaleza y valor de las cargas proveniente de la declaración del cargador, la responsabilidad del operador multimodal quedará limitada al valor que cada uno de los países establece en la declaración que ha formulado al concluir el acuerdo.

En efecto, el Anexo 1 del Acuerdo MERCOSUR contiene los límites de responsabilidad que cada uno de los países miembro ha declarado de aplicación en sus respectivas jurisdicciones.

El Brasil, Paraguay y la República Oriental del Uruguay han continuado el seguimiento de las pautas oportunamente consagradas por las reglas de la UNCTAD y la CCI, es decir que el límite se determina en 666,67 Derechos Especiales de Giro por volumen o unidad de carga, o por 2,00 Derechos Especiales por kilo de peso bruto de las mercaderías perdidas o damnificadas si este valor fuera superior.

La nueva ley de transporte multimodal de la República Federativa del Brasil, Ley N° 9611 del 19 de febrero de 1988, ha establecido idéntico límite de responsabilidad para el caso de que no se pueda determinar el tramo efectivo donde se produjo el daño, avería o pérdida, o cuando dichos eventos hubiesen acaecido en el modo terrestre.

La República Argentina ha adoptado otro criterio para la adopción del límite de responsabilidad del operador multimodal. Ha considerado que la evaluación internacional es exigua, prefiriendo referenciar la cuantía de indemnización máxima a una pauta interna, la moneda “peso argentino oro” cuya cotización establece el Banco Central de esa nación. Consecuentemente, en caso de falta de declaración de valor por el expedidor, el límite de las indemnizaciones se ubica en una suma que no podrá exceder de 400 pesos argentinos oro por unidad de volumen o pieza afectada o de 10 pesos argentinos oro por kilo de peso bruto de aquéllas, si este valor fuera superior.

El tratamiento expuesto es congruente con idéntica solución adoptada, con posterioridad a la conclusión del Acuerdo MERCOSUR, por la Ley N° 24921 del 9 de diciembre de 1997, que regula el transporte multimodal de la República Argentina.

Vinculado con la forma de computar los límites indemnizatorios aludidos por el Anexo 1 del Acuerdo, el Artículo 14 soluciona la consideración de los bultos o unidades de carga.

De allí se desprende que cuando un contenedor, paleta o elemento de transporte análogo, se encuentre cargado con más de un bulto o unidad, éstos serán considerados independientemente del elemento de transporte siempre y cuando se haya hecho constar su cantidad y característica en el documento de transporte multimodal. Cuando tal especificación no se haya efectuado, todas las mercaderías contenidas en el contenedor, paleta o análogo, serán tenidas como una sola unidad de carga.

Las indemnizaciones resultantes de la responsabilidad del operador multimodal en lo referente al atraso o pérdidas o daños indirectos distintos de la pérdida o daño de las mercancías, no pueden exceder de un valor equivalente al del flete que deba abonarse conforme el contrato de transporte multimodal en cuyo marco se produjo el evento indemnizable.

Cuando las circunstancias que generan la obligación de indemnizar por parte del operador multimodal hayan ocurrido en un tramo del transporte cuya identificación sea indubitada, el porteador efectivo de dicho modo será solidariamente responsable con el principal por las resultas de los eventos dañosos. Se mantiene el derecho del operador de transporte multimodal de repetir del transportista efectivo el importe abonado en razón de la responsabilidad solidaria comentada.

Sin embargo, conforme la regla clásica del Artículo 18, el límite de responsabilidad no alcanza al operador de transporte multimodal si se comprueba que el evento que origina la obligación proviene de una acción u omisión a él atribuible, por su dolo o culpa grave, equiparándose ésta última al primero.

Responsabilidad del Expedidor

Escencialmente, la responsabilidad del cargador se relaciona a la veracidad de la declaración a su cargo al poner las mercaderías bajo custodia del operador multimodal.

Consecuentemente, las falsedades atribuibles al expedidor sobre los datos que hacen a la naturaleza, rotulado, número, peso, volumen, cantidad, o en su caso, peligrosidad de las mercaderías, generan la obligación de reparar aquellos perjuicios que se deriven de su inexactitud o reticencia.

Régimen de reclamos y acciones vinculadas con el transporte

Resulta de gran importancia para establecer el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, todo lo vinculado a la instancia de recepción de la carga por el consignatario o destinatario de la misma. Rige la materia el principio por el cual se considera que, de no mediar reservas o reclamos

por parte del destinatario, se presume que el operador de transporte multimodal ha entregado las mercancías tal como fueron descritas en el conocimiento de transporte.

De igual modo, el principio general para el caso de que los daños o pérdidas parciales no fueran de carácter aparente, opera liberando al operador de transporte si el consignatario no presentara por escrito el aviso de dichas circunstancias antes de seis días contados a partir de que las cargas hubieran sido puestas a su disposición.

El Acuerdo también prevé que la prescripción de las acciones judiciales originadas en responsabilidades emergentes del contrato de transporte multimodal opera a los doce meses del día de la entrega de la carga, o si ello no tuvo lugar, del día noventa del que razonablemente las mercancías debieron ser entregadas en destino.

Del carácter de operador de transporte multimodal del MERCOSUR

La normativa aplicable a los países del Mercado Común del Sur ha previsto, como ya se expresara precedentemente, que la inscripción en el registro respectivo a cargo del organismo nacional competente, será requisito para ser considerado operador multimodal.

Inscrito en el país de origen, el operador se encontrara habilitado para efectuar operaciones multimodales en los demás Estados parte.

Se ha previsto un amplio intercambio informativo para que todas las autoridades competentes cuenten con un acabado conocimiento acerca de las empresas habilitadas.

La inscripción tendrá una vigencia de diez años, pudiendo prorrogarse indefinidamente por iguales períodos.

Son requisitos para lograr la inscripción en el registro de operadores:

- Adecuarse legalmente a las capacidades requeridas por cada Estado al que se solicita la inscripción.
- Acreditar representación legal suficiente y constituir domicilio en el estado ante quién se solicita la inscripción, y en los demás en los cuales se pretenda operar.
- Contar con un patrimonio mínimo equivalente a 80.000 DEG .

También se ha establecido como requisito para operar contratación de un seguro de responsabilidad civil que cubra las contingencias de las mercaderías bajo custodia del operador multimodal, así como el resto de los seguros que se establezcan como obligatorios en cada uno de los Estados parte.

3.3.3 Acuerdo de la Comunidad Andina de Naciones (CAN)

En el ámbito del denominado Pacto Andino o Acuerdo de Cartagena, la Comunidad Andina de Naciones consagró, durante el año 1993, a través de la Decisión 331, el régimen jurídico comunitario de transporte multimodal de mercancías.

Su texto mereció una serie de intensas modificaciones en 1996, materializadas mediante la Decisión 393.

Por otra parte, en el mismo año 1996, la Resolución 425 de la Junta del Acuerdo de Cartagena estableció los requisitos y aspectos instrumentales para la registración de los Operadores de Transporte Multimodal de ese acuerdo subregional.

En concordancia con las normas comunitarias que regulan el transporte multimodal, mediante Decisión 477 se ha actualizado el régimen de Tránsito Aduanero Internacional, para facilitar la libre circulación de mercancías, de tal manera que contribuya a la supresión progresiva de los obstáculos al intercambio comercial, mediante la adopción de procedimientos aduaneros que agilicen y el comercio entre los Países Miembros y de estos con terceros, que incluye el uso de documentos de tránsito aduanero internacional que facilitan el uso del transporte multimodal, así como, sistemas de intercambio de información y el establecimiento de controles posteriores.

Durante los años 2000 y 2001 se ha venido desarrollando las acciones encomendadas por los Presidentes andinos para el desarrollo de este sector. En este vector, se han realizado estudios para el desarrollo de una Política Comunitaria de Transporte en todas sus modalidades; culminar el inventario de las medidas que afectan el proceso de liberalización del transporte marítimo; establecer criterios que faciliten el desarrollo de los vuelos transfronterizos de las empresas de la subregión y actualizar las Normas para la utilización del Sistema Andino de Carreteras, entre otras. Varias de estas acciones, incluidas en el Acta de Lima, Anexo 2, están avanzadas.

Con carácter introductorio debe expresarse que la Decisión 331, con las modificaciones impuestas a través de la Decisión 393, conforman un cuerpo normativo ordenado, y así se lo comenta a continuación. Por otra parte, resultando un elemento indispensable de la conceptualización jurídica del multimodalismo, la Resolución 425 regula el registro de operadores de transporte multimodal, al que también se hace referencia.

A.- Ambito de Aplicación.

El acuerdo comunitario andino prevé que sus reglas serán aplicables a aquellos contratos de transporte multimodal en los que el lugar de expedición o de entrega de las mercaderías se encuentre localizado en localizado en alguno de los países miembros.

Por otra parte, también quedan comprendidos dentro del ámbito regulatorio del acuerdo, la participación y funcionamiento de los OTM de terceros países, en tanto y cuanto el transporte tenga por origen o destino uno de los países suscriptores.

B.- Documento de Transporte.

El documento de transporte multimodal admite su emisión tanto en forma negociable como no negociable.

En cuanto a las manifestaciones contenidas en el documento, relativas al valor y estado de las mercaderías, están dotadas de la virtualidad de hacer presunción de certeza sobre dichas atestaciones, salvo las reservas que formule el OTM o quien resulte su agente para la recepción de las cargas, efectivizadas al tomar bajo su custodia las mismas.

C.- Responsabilidad del OTM

En esta temática es donde las reformas introducidas al régimen por la Decisión 393 resultan más significativas.

Así esta última norma ha modificado la extensión temporal de responsabilidad, fijando que la misma corre desde que el OTM se hace cargo de las mercaderías hasta su entrega.

Asimismo, la Decisión 393 pone en cabeza del OTM la responsabilidad por pérdida, daño o demora, si dichos eventos tienen lugar en el período antes indicado, salvo que, con carga de la prueba a su cargo, demostre que tanto él como sus dependientes, incluidos los transportistas efectivos, ejecutaron las obligaciones a su cargo tomando todas las medidas que razonablemente eran necesarias para evitar la pérdida, daño o demora. El criterio de razonabilidad no se encuentra supeditado en cuanto a su apreciación a ningún patrón de conducta de carácter concreto, es decir que será materia de amplia interpretación.

También se exonera de responsabilidad el OTM cuando pruebe que la pérdida, daño o demora ha tenido como causa la culpa del expedidor o del consignatario, o sus dependientes; han existido defectos no aparentes de embalaje o rotulado; el daño ha sido consecuencia directa del manipuleo, estiba, desestiba o almacenamiento a cargo del expedidor o del consignatario o los dependientes de éstos; cuando hubiese existido vicios ocultos o defectos no aparentes en la propia mercadería, y finalmente, cuando se hubiesen presentado circunstancias comprendidas dentro de los conceptos de caso fortuito o fuerza mayor.

En lo referente al carácter del daño, el régimen formula la distinción universalmente adoptada entre aquel que se encuentra localizado y el no localizado, dicotomía que se asienta en la posibilidad de determinar la fase de transporte en la que aquel se produjo.

En el primer caso, siguiendo el sistema de responsabilidad principal y solidaria a cargo del OTM, si la pérdida o daño se ha producido en una fase determinada de la ejecución del contrato, respecto a la cual resulta aplicable un límite de responsabilidad superior al determinado por propio acuerdo que surja de una norma de carácter internacional o nacional aplicable, el límite de responsabilidad

del OTM será el proveniente de estas últimas normas. Es decir que este agravamiento de responsabilidad funciona como un beneficio o privilegio a las cargas.

En caso de que el daño no sea localizado, operarán los propios límites que estable el acuerdo comentado.

En lo que hace a la demora, la solución seguida resulta en consonancia con la normativa internacional en la materia, el OTM solo responde por ésta cuando el expedidor ha realizado una declaración de interés en cuanto a la fecha y plazo para la entrega, y la misma ha sido aceptada por el OTM.

La demora tiene lugar cuando la entrega no se ha producido dentro del plazo contractualmente fijado, o a falta de este, en ausencia de éste, cuando ha transcurrido el lapso en que razonablemente un OTM diligente debería haber producido la entrega, tomando en consideración las circunstancias particulares del caso. Se advierte entonces que ante la falta de plazo convencional, la norma implementa para la consideración de la demora un patrón de orden concreto y objetivo, en razón de que deberá estarse a la conducta que genéricamente sería esperable de quién ejerce responsablemente la actividad en cuestión.

A fin de limitar toda incertidumbre vinculada a la consideración final del destino de la carga, se fija un plazo máximo de noventa (90) días corridos contados a partir de la fecha de entrega contractualmente fijada, o a falta de ésta, de la expiración del plazo en que razonablemente debió entregarse, transcurrido el cual, salvo prueba en contrario, las mercaderías han de considerarse como perdidas.

D.- Régimen de Limitación de la Responsabilidad.

La normativa andina adopta para la fijación del régimen de limitación de responsabilidad del OTM idénticas soluciones a las contenidas en la Reglas UNCTAD/CCI. Así, cuando no se hubiese realizado declaración de naturaleza y valor de la carga mediante la correspondiente declaración antes de que el OTM la tome a su cargo, y la misma se hubiese insertado en el correspondiente documento, la responsabilidad de éste quedará circunscripta a un valor que no exceda los 666,67 DEG por bulto o unidad de carga, o de 2 DEG por kilogramo de peso en cargas a granel, cualquiera de ambos límites resulte el mayor. Asimismo, en caso de que el contrato no contemple el uso del modo marítimo, la responsabilidad del OTM quedará limitada a una suma que no exceda los 8,33 DEG por Kilogramo de peso de la carga.

Para el caso de demora, cuando esta sea atribuible al OTM, sus efectos quedarán limitados en cuanto a indemnización de daños, al valor del flete, conforme el contrato.

Las causales de pérdida del beneficio de la limitación de responsabilidad, siguen en forma lineal las prevista en la Convención de Ginebra de 1980 y sus similares de las Reglas UNCTAD/CCI.

También se ha seguido la solución de las normativas indicadas en lo referente a la valuación de las mercaderías objeto de pérdida o daño, fijando que dicha operación se efectuará conforme el precio

de las mismas en el lugar y al tiempo en que se efectuó la entrega, o donde ésta debió tener lugar, sobre la base de su cotización en las bolsas específicas, si ésta existiera, o en defecto de ellas, conforme su valor normal de mercado, o del de mercaderías del mismo tipo y calidad.

También el régimen de la CAN ha basado las soluciones atinentes a la responsabilidad del expedidor sobre los mismos cánones de la Convención de Ginebra de 1980 y sus similares de las Reglas UNCTAD/CCI.

Este temperamento también se extiende a la prescripción de las acciones emergentes del contrato, ya que siguiendo la Regla 10 de la UNCTAD/CCI, se fija a tal fin el plazo de nueve (9) meses contados a partir de la entrega de la carga, o de la fecha en que la entrega tendría que haber tenido lugar, o de aquella en que definitivamente se la hubiese considerado perdida.

E.- Jurisdicción y Arbitraje.

Las alternativas de elección de la jurisdicción de juzgamiento de las cuestiones emergentes del contrato de transporte multimodal insertadas en el régimen de la Comunidad Andina, contemplan los mismos casos previstos en el Convenio de Ginebra de 1980.

Así las acciones pueden promoverse tanto en: (i) ante los tribunales con asiento en el lugar del domicilio del OTM; (ii) los del lugar de celebración del contrato; (iii) los del lugar donde el OTM tomó bajo su custodia las mercaderías; (iv) los del lugar de su entrega; o (v) los radicados en el lugar específicamente fijado en el contrato de transporte multimodal.

En cuanto a los procedimientos de arbitraje, las partes pueden convenir expresamente el sometimiento de cualquier disputa vinculada a la interpretación o ejecución del contrato, y atento el carácter contractual de esta opción, podrán también elegir la sede y ante quien se llevará adelante dicha instancia.

3.4 Legislaciones a nivel nacional

A continuación, se incluye en este informe la descripción de las legislaciones consagradas a nivel nacional en los países de América del Sur. Como se indica, caso por caso, existen cinco países, en los cuales se han dictado estas normas. En el caso de Argentina, la ley promulgada, aún no ha sido reglamentada. Paraguay, Ecuador y Colombia, han internalizado respectivamente los acuerdos MERCOSUR y CAN y Brasil posee una norma promulgada y reglamentada.

Conviene destacar que desde el punto de vista del tratamiento integral del universo temático multimodal, tan solo las normas argentinas y brasileña pueden calificarse como regímenes jurídicos completos.

La ordenación de normas de transporte de Colombia, simplemente incluye la materia a los efectos de permitir la consistencia de su régimen general de transporte con las normas internacionales adoptadas por dicho país.

Los casos de Paraguay y Ecuador se encuentran restringidos a el doble carácter de adopción de la normativa comunitaria específica y extensión de sus soluciones al multimodalismo doméstico.

3.4.1 Legislación Argentina: definiciones y alcances

La Ley 24.921 relativa al Transporte Multimodal de Mercaderías fue promulgada el 9 de Diciembre de 1997 por el Congreso de la Nación Argentina. Es la primera vez que la República Argentina cuenta con una norma que trata en forma conjunta los efectos jurídicos de las operaciones de transporte modalmente integrado.

Consecuentemente, se ha dado un paso fundacional para viabilizar el desarrollo efectivo del transporte multimodal garantizado por una normativa específica., al definirse las características y alcances del documento de transporte multimodal, la responsabilidad del operador específico, la que corresponde al expedidor de las cargas, el régimen de aviso y constatación de daños, así como el tiempo para el ejercicio de las distintas acciones que se desprenden de este tipo de transporte.

La norma obviamente contiene las soluciones adoptadas oportunamente por la Argentina en el marco de los acuerdos de carácter internacional por ella suscriptos, habiéndose tratado ya los de mayor relevancia.

Es dable aclarar que, la Ley aún no ha sido materia de reglamentación y que consecuentemente algunos de sus institutos no se han puesto todavía en funcionamiento, sin perjuicio de hallarse plenamente vigente. Ejemplo de ello es el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, presentado por el Artículo 49 de la norma como requisito indispensable para ejercer la actividad de operador de transporte multimodal.

El capítulo 8^a, vinculado con la temática de la unitarización de las cargas, ha establecido una serie de disposiciones complementarias por las cuales se modifica el Código Aduanero a fin de plasmar un régimen para el tratamiento de los contenedores, compatible con su naturaleza de elemento del equipo de transporte.

Ámbito de Aplicación

La ley de Transporte Multimodal, en su Art. 1º, establece que la misma se aplica a los transportes multimodales internos de mercaderías y también a los internacionales, cuando el lugar de destino previsto se encuentre en jurisdicción de la República Argentina.

La solución resulta adecuada, ya que la ejecución del contrato de transporte no tiene lugar en un sólo sitio dado su obvio carácter de operación dinámica. El texto va más allá de la exposición del principio al indicar que la vigencia espacial de la ley argentina se produce cuando el lugar de destino previsto está en esa República. Es una correcta aplicación de la regla "lex loci executionis" que tiene presente la naturaleza y peculiaridades del contrato de transporte. Por otra parte, por el Art. 1210 del Código Civil Argentino que sigue la solución de la ley, es aplicable al transporte internacional de cargas, estableciendo que "los contratos celebrados en la República para tener su cumplimiento fuera de ella, serán juzgados en cuanto a su validez, su naturaleza y obligaciones, por las leyes y usos del país en que debieron ser cumplidos sean los contratantes nacionales o extranjeros".

El principio "lex loci executionis" es el que rige la aplicabilidad de la ley argentina, siempre que el lugar de ejecución del contrato se encuentre en ese país, principio éste que su Ley de la Navegación recoge en el Artículo 603, derivación de lo determinado por el Tratado de Navegación Comercial de Montevideo en sus reglas sobre solución de conflictos de leyes y jurisdicciones.

zCabe destacar que este Tratado no establece soluciones de fondo, sino que se limita a precisar la ley aplicable a determinado hecho o contrato y el tribunal competente.

Concepto del Transporte Multimodal

La definición del transporte multimodal que recoge la ley comentada no ha seguido estrictamente la que exponen los Acuerdos de la O.N.U. y del MERCOSUR. Sin embargo, todos los elementos que conceptualizan jurídicamente a esta operación de transporte se encuentran enunciados.

El contrato tiene por objeto el transporte multimodal utilizando como mínimo, dos modos diferentes de porteo a través de un solo operador, quien deberá emitir un documento único para toda la operación, percibir un solo flete, y asumir la íntegra responsabilidad por el cumplimiento del contrato.

Concretamente se prevé que la contratación puede involucrar servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenaje, manipulación, estiba o descarga, incluyéndose la consolidación y desconsolidación de las mercancías transportadas, además de los movimientos de mercaderías que hacen a su esencia. . Cabe destacar que la consolidación de cargas implica la emisión de un "conocimiento matriz" de transporte, denominado generalmente "master", en virtud del cual distintos lotes de mercaderías son englobados documentalmente para su unitarización física e identificación dentro del contrato de transporte.

El operador de transporte multimodal aparece con los adictamentos que se consagran universalmente. Por ello podrá ser porteador o no, podrá actuar por sí o por representante, pero fundamentalmente deberá hacer recaer todos los efectos del contrato de transporte multimodal actuando como el principal obligado, y no como mero agente de aquellos que efectivamente participen en las operaciones.

La ley argentina ha adoptado un criterio amplio en cuanto al reconocimiento de las personas que pueden ejercer como operadores multimodales, ya que admite que personas físicas puedan asumir ese carácter, diferenciándose de esta manera de las previsiones del Acuerdo MERCOSUR y de la reciente ley brasileña.

Consciente de la importancia que revisten los aspectos infraestructurales para un adecuado desenvolvimiento del transporte intermodal, la norma definió el concepto de estación de transferencia o interfaces, extensivo a todo tipo de puertos, depósitos fiscales, instalaciones aeroportuarias, complejos terminales de transporte terrestre, ferroviario o carretero, con un carácter no exhaustivo. El interés de la ley por esta infraestructura de transporte se debe a que sobre ella convergen los distintos modos y que por sus facilidades se realiza allí la transferencia de las cargas de un modo a otros.

El concepto jurídico de estación de transferencia requiere que las operaciones de combinación modal se ejecute en forma eficiente y segura, es decir que, se advierte el principio de especialización que debe regir en el campo del transporte multimodal.

Refuerza esta visión la característica que la propia ley a atribuido al concepto de "Terminal de cargas", requiriendo que en la misma, además de tener lugar el almacenamiento de contenedores u otras unidades, se puedan realizar las tareas vinculadas a la unitarización de las mercaderías, así como las de consolidación de contenedores y otros elementos del equipo de transporte.

Documento de Transporte Multimodal

Es concepto básico del multimodalismo que el contrato por el cual se acuerda la realización de este tipo de transporte se instrumente en un documento único, que por un lado hace relevante el acuerdo de voluntades y, por el otro, prueba la recepción de las mercaderías por el operador multimodal.

Esta es una aplicación más del principio de "concentración de efectos" que rige en la materia, ya el operador es quien se encuentra obligado a ejecutar íntegramente la prestación, que independientemente de la atomización de la operación en tantos tramos o segmentos modales como fuera requerido o conveniente. Por ello la documentación que ampara todo el itinerario, de origen a destino, es un solo documento.

Lo dicho no impide la facultad de extender además otros documentos, ya sea referentes al transporte, o a servicios accesorios o complementados brindados en ocasión de la operación multimodal; sin embargo, tal como lo establece el Artículo 3° documentos no reemplazan al documento de transporte multimodal".

En su Artículo 5° la ley ha establecido las menciones indispensables que debe contener el documento de transporte multimodal. Si bien en su mayoría son las habituales para cualquier conocimiento de embarque o carta de porte, las enunciamos a continuación:

- Nombre y domicilio del operador de transporte multimodal.
- Nombre y domicilio del expedidor.

- Nombre y domicilio del consignatario. ley, "tales
- Nombre y domicilio de la persona a notificar el arribo de las mercaderías.
- Itinerario previsto, modos a ser utilizados y lugares de transbordo, si se conocieran al emitirse el documento.
- Lugar y fecha en que el operador multimodal receptiona las mercaderías.
- La declaración sobre el carácter negociable o no negociable del documento.
- Naturaleza de las mercaderías, rotulados y marcas para su identificación, y declaración expresa, si procede sobre su carácter peligroso.
- Número de bultos y piezas y su peso bruto si correspondiere
- El estado y condición aparente de la carga.
- El lugar y moneda de pago, el flete convenido, con expresa indicación de los tramos internos y de los de carácter internacional.
- Lugar y fecha de la emisión del documento
- Firma del operador de transporte multimodal o de su representante. En este último caso la firma deberá estar registrada en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal.

La naturaleza jurídica del documento no se ve afectada por la no inclusión de alguno de los elementos precedentes, siempre que se mantenga incólume su principal efecto, es decir, hacer prueba de la celebración de un contrato de transporte multimodal, acreditando que el operador ha tomado las cargas bajo su custodia y se ha comprometido a entregarla conforme las cláusulas del contrato. Por su parte, el documento deberá permitir el libre ejercicio de los derechos de quien sea su legítimo tenedor, y a la vez no contrariar la presunción de que su emisión, sin reservas de ningún tipo, implica que las mercaderías fueron receptionadas por el operador en buen estado y acondicionadas adecuadamente.

Es dable destacar que las menciones efectuadas en el Artículo 5° deben atribuirse a que mediante el documento analizado se perfecciona una operación compleja, que entre otros efectos puede implicar desde la necesidad de acreditar daños, pérdidas o demoras de las mercaderías, hasta su transferencia dominial mientras tiene lugar el transporte.

En tal sentido, se le otorga al documento las formalidades intrínsecas y extrínsecas que garanticen los derechos de su tenedor legítimo, como ser el de disponer de la mercadería durante el viaje y exigir su entrega en destino.

Para este último supuesto, la norma prevé que el documento en cuestión pueda extenderse en forma negociable, o no negociable. Para el primero de los casos aludidos el Artículo 14 discrimina el tratamiento que debe darse al instrumento según se emita al portador, a la orden, o nominativamente.

En caso de ser extendido en forma negociable al portador, el operador de transporte multimodal deberá entregar las mercaderías a aquellas personas que le presenten uno de sus originales. Si el documento es extendido en forma negociable a la orden podrá requerir el cumplimiento del contrato quien presente el instrumento debidamente endosado a su favor.

Si la emisión se realiza en forma negociable, pero nominativamente, la carga deberá ser puesta a disposición de la persona indicada en el documento, o de aquella que presente un endoso a su orden o en blanco.

No ha previsto la norma analizada el tratamiento que debe darse en caso de que el documento de transporte multimodal se haya emitido a nombre de persona determinada y como "no negociable". Si bien, por ejemplo el Acuerdo MERCOSUR ha tratado expresamente dicha modalidad, resulta obvio que en esta circunstancia el único legitimado a requerir la entrega es la persona designada en el documento como consignatario de las cargas.

Régimen de Reservas

La Ley, en su Artículo 8° recepta la presunción de que las mercaderías son recibidas en buen estado y condición por el operador de transporte multimodal, de acuerdo a las descripciones que deben formularse conforme el inciso l) del Artículo 5°.

Se trata de una presunción "juris tantum" es decir que se revierte por la prueba a cargo del operador de que las cargas no se hallaban en las buenas condiciones aludidas precedentemente.

Para que el operador multimodal, desde el comienzo de la relación jurídica prevengan los efectos que sobre la responsabilidad a su cargo genera el daño, avería, merma o la pérdida total o parcial de la carga, y la demora en el cumplimiento de la obligación principal, que es la entrega, la norma ha establecido un sistema denominado de "reservas". Mediante el mismo, se dejan asentadas en el documento aquellas circunstancias que generan sospechas razonables acerca de la descripción de la carga efectuada por el expedidor, o dejan en claro que la mercadería o sus embalajes no presentan las condiciones necesarias o no cumplen con las exigencias legales de cada modalidad a ser utilizada durante la ejecución del contrato.

Responsabilidad del operador de transporte multimodal

Conforme otro de los principios esenciales del multimodalismo, el operador de transporte multimodal resulta ser frente al expedidor o consignatario de las cargas, el único responsable de las consecuencias que acarrea su accionar o al de las personas que realizan efectivamente los servicios de transporte o aquellos vinculados y complementarios a éste, desde que recibe la mercadería bajo su custodia, en forma directa o indirecta, y hasta que se verifica la entrega a quien se encuentre legitimado para su recepción.

Por lo tanto, toda pérdida, daño o demora en la entrega, son eventos generadores de la responsabilidad del operador siempre que las causas de tales acontecimientos hayan tenido lugar

cuando la mercadería se encontraba bajo su custodia, en el sentido amplio que se deriva del principio de concentración de efectos.

Respecto de la demora en la entrega, la norma establece que, en principio, solo son atribuibles al operador multimodal los perjuicios vinculados al retraso, si el cargador hubiera declarado expresamente su interés en que la entrega se produzca en un plazo determinado o en fecha preestablecida, y que dicha declaración hubiese sido materia de aceptación formal por parte del operador.

Al igual que la totalidad de la normativa internacional en la materia, la ley aquí comentada permite que una mercadería sea considerada como perdida si no ha sido entregada en el plazo expresamente convenido, o a falta del mismo dentro del lapso que sea exigible conforme las circunstancias del caso. De cualquier manera si la entrega no se produce dentro de los noventa días siguientes a la expiración del plazo de entrega, el cargador o destinatario pueden considerar perdidas las cargas.

Siguiendo también las pautas internacionales, el Artículo 18 incorpora para fijar el plazo de cumplimiento del contrato cuando no hubiese sido expresamente convenido, un estándar o patrón de carácter abstracto vinculado "a las circunstancias del caso ...exigible(s) a un operador de transporte multimodal diligente". Por cierto este criterio de apreciación no se compadece con el principio de especialidad que es fundamento de la atribución total de responsabilidad del operador multimodal por las resultas del contrato de transporte.

En cuanto al régimen de los daños la Ley en sus Artículos 19 a 31 elabora los principios de aplicación vinculados a su consideración, cuantía de la indemnización, ilimitación de responsabilidad.

Por su parte, serán regidos por normas específicas los daños localizados, es decir aquellos que se hayan producido en un modo determinado del transporte y para los cuales la ley haya establecido sistemas especiales de responsabilidad.

Al aplicarse la Ley tratada, el hecho de acreditarse el modo o la estación de transferencia en que se produjo el daño, la pérdida o la demora, si bien no modifica la extensión de la responsabilidad del operador multimodal si él no es el transportista efectivo de ese tramo, genera la responsabilidad solidaria del que se encuentra a cargo del modo en el que se produjo el siniestro, o de la infraestructura en que tuvo lugar el evento. En caso de soportar el operador multimodal las indemnizaciones que se derivan de los hechos comentados, tendrá una acción de reembolso contra el indicado transportista efectivo.

Si no se pudiera determinar el modo en el que tuvo lugar la pérdida total o parcial de la entrega el daño o la demora en la entrega, el operador multimodal se eximirá de responsabilidad si acredita que los resultados dañosos han sido causados por alguna de las siguientes circunstancias:

- Vicio propio de las cargas, o su merma normal.
- Defectos en el acondicionamiento de la mercadería.
- Culpa del expedidor, consignatario o propietario de la carga.

- Caso fortuito o fuerza mayor, quedando a cargo del operador la prueba de haber adoptado las medidas idóneas si el evento era previsible.
- Huelgas, motines o "lock-out".
- Orden de autoridad pública que impida o retrase el transporte por motivo no imputable al operador.

Queda en claro que deben serle absolutamente ajenas al transportista multimodal las causales de exoneración de responsabilidad a su respecto.

Régimen indemnizatorio y limitación de responsabilidad

El monto de la indemnización a cargo del operador multimodal guarda relación con el valor de las mercaderías perdidas o dañadas. Para su fijación se estará al que corresponda en el lugar y momento de la entrega, conforme lo establezca el documento de transporte multimodal.

Sin embargo, tal cifra indemnizatoria no excederá aquellos límites que se fijan en normas específicas aplicables, cuando pueda demostrarse que el daño por la pérdida total o parcial, la avería o la demora en la entrega, tuvo lugar en el transporte por agua o en el de carácter aéreo.

En caso de que en la ejecución del servicio, incluidas las operaciones de transferencias o depósito, no se pueda establecer cuando se produjo el daño, o si él tuvo lugar durante el tramo ferroviario o carretero, la indemnización no excederá el límite de cuatrocientos pesos argentinos oro por bulto afectado. Para los graneles el valor precedentemente expuesto se referenciará con la unidad de flete que corresponda. La valuación de la moneda elegida para la fijación del límite será la que oficialmente establezca el órgano competente, que es el Banco Central de la República Argentina. Si no se obtuviese la cotización oficial, el valor de la moneda referencial se determinará por su contenido metálico.

La solución reseñada sobre el límite de responsabilidad del Artículo 24, implica en primer lugar que por primera vez en la normativa legal argentina se introduce la limitación de responsabilidad para el transportista del modo terrestre, siempre que esa operación se haya ejecutado dentro de un contrato multimodal. Asimismo, no es dable soslayar que, apartándose de los antecedentes internacionales, la Ley Argentina ha adoptado un límite de responsabilidad superior al de la Convención de Ginebra de 1980 y al de las Reglas de la UNCTAD-CCI de 1991. En lo referente al Acuerdo Multimodal del MERCOSUR, también la Argentina, como fuera expuesto, ha declarado como límite aplicable el recién expuesto.

A los efectos de computar el monto total de la indemnización limitada, cuando la carga acondicionada en un contenedor, paleta u otro elemento del equipo de transporte fuera unitarizada con descripción de los bultos o unidades incluidos, estos serán considerados como unidades. En caso contrario la indemnización se fijará teniendo como unidad al elemento del equipo de transporte utilizado y mencionado en el documento de transporte multimodal.

El límite de responsabilidad del operador de transporte multimodal previsto en el Artículo 24 de la Ley es susceptible de ampliación al contratarse el transporte.

Por su parte, el Artículo 28 también aplica principios generalmente aceptados, en virtud del cual el operador no puede acogerse a los beneficios que representa la limitación de responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o la demora en la entrega, obedecen a una acción u omisión que directamente le es imputable, o que proviene del accionar del transportista efectivo, por dolo o culpa grave.

Este régimen de responsabilidad descrito, es aplicable tanto a los efectos del contrato de transporte multimodal, como a los provenientes de acciones fundadas en responsabilidad de índole extracontractual.

Finalmente, será considerada nula cualquier cláusula mediante la cual se intente exonerar o disminuir de responsabilidad al operador multimodal. La sanción indicada es de carácter relativo ya que solo comprende a aquellas cláusulas por las cuales se pretende modificar la atribución de responsabilidad legal y el régimen de limitación, salvo que sea para aumentarlo.

Responsabilidad del expedidor

En principio, el cargador o expedidor no es responsable por los eventos que tenga lugar durante la ejecución del transporte, e impacten como daños o pérdidas del operador multimodal. Sin embargo, si los daños que padece el operador se debe a la violación por parte del expedidor de su deber de información, éste deberá indemnizar todos los daños y perjuicios que irroge al transportista.

El cargador debe indicar con precisión todos los datos relativos a la naturaleza de las cargas, sus marcas, peso, volumen, y en su caso, el carácter peligroso que puedan revestir las mismas, señalando adecuadamente, las precauciones que deban adoptarse. La declaración falsa, reticente o incompleta generará la responsabilidad del expedidor, en caso de producirse daños vinculados al transporte, carga, descarga, transferencia o guarda de las mercaderías.

El régimen de limitación de responsabilidad ya analizado, también es aplicable a los expedidores, consignatarios, o sus dependientes en caso de producirse eventos que generen la necesidad de indemnizar al operador de transporte multimodal. Del mismo modo que la prevista para el operador, el Artículo 36 previene que estas personas perderán el derecho a acogerse a los límites del Artículo 24, cuando su accionar fuera doloso o por culpa grave.

En cualquier caso la responsabilidad que asume el expedidor por sus declaraciones relativas a las cargas, no limita la correspondiente al operador de transporte multimodal, respecto de cualquier persona distinta del mencionado expedidor.

Aviso y constatación de daños

Los Artículos 39 y 40 tratan el régimen aplicable a los avisos relativos a la constatación de daños en el momento de la entrega de las cargas.

El consignatario tiene cinco días hábiles para poner en conocimiento del transportista multimodal las pérdidas, daños o efectos generados por la demora en la entrega, plazo que comienza a computarse una vez recepcionadas las mercaderías.

De no producirse dicho aviso en el tiempo indicado se presumirá que las cargas fueron entregadas de acuerdo a la descripción contenida en el documento de transporte multimodal. Se trata de una presunción "juris tantum".

Cualquiera de las partes en el contrato puede exigir a la otra la inspección conjunta de mercaderías para determinar que daños o pérdidas se han producido. Por supuesto que la Ley compele a esta instancia, pero no a que de la misma resulte un acuerdo sobre la existencia o extensión de la acreditación del daño.

Prescripción de las acciones y aspectos procesales

Conforme lo establece el Artículo 43 de la Ley las acciones derivadas del contrato de transporte multimodal prescriben "por el transcurso de un año contados a partir del momento en que la mercadería fue o debió ser entregada".

Respecto de las acciones de repetición o reembolso entre el operador y los transportistas efectivos, quedan afuera del plazo especial aplicándose el determinado para la relación que haya vinculado a los mencionados obligados.

En la secuela de cualquier acción judicial en la que se ventilen cuestiones vinculadas al contrato de transporte multimodal, el operador podrá requerir la citación de los transportistas efectivos hasta el momento de contestación de la demanda, a fin de que tomen la intervención que les corresponde. Mediante este mecanismo el operador multimodal se garantiza sobre la oponibilidad de la sentencia que se dicte a los porteadores efectivos.

La Ley ha vedado que los contratos de transporte multimodal internos y también los internacionales, cuando el lugar de destino previsto esté en territorio argentino, posean cláusulas que permitan prorrogar la jurisdicción de los tribunales federales argentinos competentes. Ello no impide que producido el hecho generador de la disputa, se convenga someter la cuestión a tribunales o árbitros extranjeros.

Registro de operadores de transporte multimodal

Es indispensable para ser considerado operador de transporte multimodal encontrarse inscripto en el registro creado por la Ley, que es llevado por la autoridad competente en el área de transporte.

Son requisitos para obtener la inscripción:

- Fijar domicilio y representación legal
- Patrimonio mínimo en bienes registrables de al menos cien mil pesos.
- Inscripción en la Inspección General de Justicia, o en la Matrícula de Comerciantes si se trata de personas físicas.
- Hallarse inscripto como agente de transporte aduanero y como operador de contenedores, o presentar un apoderado general que ya se encontrare inscripto en los organismos correspondientes.

La vigencia de la inscripción será de cinco años renovables por períodos iguales.

3.4.1.1. Cuestiones vinculadas a la implementación del transporte multimodal en la Argentina

El multimodalismo requiere para su plena viabilidad de la implementación de soluciones prácticas en los campos jurídico, de economía de transporte, de infraestructura y operativo.

La ley nacional de transporte multimodal fue el fruto de la necesidad de contar con un marco referencial de orden legal regulatorio.

Esta ley necesita su correspondiente reglamentación para su puesta efectiva en vigencia, ya que de esa manera, los operadores del transporte nacional e internacional podrán contar con precisiones formales para su utilización.

El Poder Ejecutivo Nacional de la República Argentina se encuentra abocado a la tarea de redacción de ese reglamento, para lo cual abrió una instancia de consultas a entidades técnicas y agrupaciones de empresarios involucrados en el ámbito del transporte y la logística.

¿Cuales son los temas que más preocupan a los operadores para la efectiva puesta en marcha de las soluciones regulatorias del multimodalismo en el ámbito local?

1.- La lentitud en reglamentar la Ley.

Por cierto que a más de cuatro años de la sanción de la ley, aún se halla pendiente dicha tarea, lo que en definitiva redundaría en la imposibilidad de lograr la efectiva aplicación de sus soluciones, principalmente en lo relativo a:

- Poder suscribir entre el dado de carga y el O.T.M. (operador de transporte multimodal) el contrato mediante el cual se permite a este limitar su responsabilidad en los casos que fija la ley.
- Registrarse como O.T.M., lo que importa, acceder a la posibilidad de celebrar estos contratos.

2.- Las dudas acerca de la **aplicabilidad real de la ley**, por considerarse que solo rige para el transporte interno en la república argentina, o cuando el transporte se refiere a mercaderías de importación desde el exterior hacia la república. (en cuanto a este tema, el tratamiento y solución de la ley se encuentra comentado en el otro instrumento adjuntado).

Por otra parte los operadores no llegan a visualizar los hipotéticos beneficios de la ley en lo concerniente a reducción de costos, entre ellos los de seguros.

3.- El requerimiento de **Registro de los Operadores Multimodales** previsto en la Ley, ya que es considerado por los futuros usuarios como superfluo al existir el registro aduanero correspondiente a transportistas terrestres (A.T.A. –agente de transporte aduanero-). Las reservas de los operadores se extienden a la posible generación mediante este registro de costos extras a la operación de transporte, y eventualmente a posibles trabas burocráticas. En el trabajo adjunto se hace referencia a los contenidos que la ley ha previsto para el registro así como a los requerimientos para la inscripción en él.

4.- El tema que ha generado mayor polémica con relación a la ley es el de su artículo 46, que establece un **plazo máximo de ingreso en el país**, bajo el régimen de admisión temporaria, **de los contenedores con matrícula extranjera**, así como penalidades para la violación a esa estadía máxima.

Al respecto, en nuestra conversación del viernes último nos hemos extendido sobre esta situación. Si bien durante el año 2000 se reformó este artículo, las modificaciones no son sustanciales por que:

- Se limita a ampliar el plazo de la admisión y a dejar sin efecto las multas impuestas en el pasado por la violación de la permanencia máxima.
- Mantiene el criterio de que el contenedor debe obligatoriamente ser reexportado en un plazo máximo (ahora ampliado).
- No se elimina la asimetría que existe con la ley del Brasil que admite la permanencia sin término y uso para el transporte interno de los contenedores de matrícula extranjera.
- Implica un aumento de costos en razón de las características estacionales de las exportaciones y consecuente posibilidad de no contar con contenedores en el momento de estas operaciones.
- Desvía el hub puerto de Buenos Aires hacia puertos del Brasil, principalmente el de Santos, con la consiguiente pérdida de actividades vinculadas al mantenimiento y reparación de contenedores.

5.- El **monto** fijado en el régimen **de limitación de responsabilidad** difiere del generalmente aceptado conforme las normas de la UNCTAD y de la CCI (este tema se desarrolla en mi trabajo adjunto).

3.4.2 Legislación de Brasil

La Ley N° 9611 dictada el 19 de febrero de 1998 reguló las operaciones de Transporte Multimodal en la República Federativa del Brasil. Esta ley reemplazó a su similar N° 6288 que había contenido jurídicamente la materia desde 1975.

La norma en cuestión ha definido al transporte multimodal como aquel que, regido por un único contrato, utiliza dos o más modalidades de transporte, desde el origen hasta el destino, siendo ejecutado bajo la responsabilidad única de un operador de transporte multimodal. Como se advierte, la definición adoptada no se aparta de los principios característicos del multimodalismo.

La norma brasileña regula, no sólo el transporte multimodal nacional, es decir el ejecutado entre puntos de origen y destino ubicados en el territorio del país, sino que también aspectos de carácter internacional. En efecto, se establece que el transporte multimodal tiene carácter internacional por el sólo hecho de que alguno de los puntos terminales del itinerario, sea el inicial o el final, se encuentre fuera del Brasil. Dentro de las soluciones aportadas por el régimen, merece destacarse que las regulaciones destinadas al transporte multimodal internacional se armonizan con los acuerdos, tratados o convenciones que la República del Brasil haya suscripto, estableciendo la aplicabilidad de éstos por sobre el texto legal analizado.

El Transporte Multimodal de cargas comprende no sólo de la operación de transporte propiamente dicha - desplazamiento de las cargas- sino también los servicios que se vinculan y posibilitan el transporte. Así, la recepción, unitarización, desunitarización, movimiento, almacenaje, distribución y entrega a quien resulte destinatario seguirán el régimen de la ley, como así también, actividades accesorias o complementarias que se estipulen en la contratación, llegando incluso a incorporarse a la definición, la consolidación y desconsolidación documental, esto es, la actividad de deslindar de los documentos que acreditan la ejecución del transporte las cargas parciales que se van agregando o desagregando de cada uno de los contingentes.

Como consecuencia de este carácter extensivo del concepto, la ley, al referirse a los que ejecutan parcialmente y por orden del operador multimodal algunos de los tramos o tareas, no los engloba como transportistas efectivos sino como subcontratados.

Conforme la norma, sólo las personas jurídicas pueden adquirir el carácter de operadores multimodales, quedando excluidas de dicha actividad las personas físicas.

Por otra parte, en base a principios universalmente receptados, y que hacen a la naturaleza de la función del operador de transporte multimodal, éste se hará cargo de la operación desde el origen hasta el destino, lo que no implica que deba efectuar las operaciones por medios propios, pudiendo para ello contratar a terceros. De lo expuesto se colige que el operador de transporte multimodal puede ser o no transportador efectivo, solución que también reviste el carácter de permanente en la totalidad de las normas en la materia.

En esta normativa, exige, para suscribir contratos y asumir operaciones de orden multimodal, estar previamente registrado en el órgano federal de control. Cumplido este requisito, que implica la habilitación como operador multimodal, podrá emitir el “Conocimiento de Transporte Multimodal

de Cargas”, instrumento que formaliza tanto en el orden interno como en el internacional el respectivo contrato, salvo lo dispuesto en las respectivas convenciones internacionales aplicables. Entre éstas, se encuentra el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre suscripto en el marco de la A.L.A.D.I., el Acuerdo de la Hidrovía Paraguay- Paraná, también concluido como Acuerdo Parcial de la A.L.A.D.I. y el Acuerdo de Transporte Multimodal del MERCOSUR.

La nueva Ley de Brasil, al definir el “Conocimiento de Transporte Multimodal”, se preocupa por dejar asentado que mediante este instrumento se prueba el contrato y se pautan los efectos jurídicos de toda la operación de transporte. Es decir que en virtud del concepto amplio que incluye todas las actividades conectadas con el transporte, asumido como una acción logística, el contrato de transporte involucra toda esa gama de servicios.

La eficacia del contrato se encuentra ligada a dos hechos que casi siempre serán contemporáneos. Por un lado la acreditación de la celebración del contrato a través de su exteriorización documental: la extensión del conocimiento de transporte multimodal de cargas. A ello se le suma el suceso de orden fáctico que importa principio de ejecución del contrato y asunción por el operador de las responsabilidades que de él se derivan, esto es, la recepción de las mercaderías a transportar.

Reservas

En cuanto al régimen de reservas, se han previsto las de orden usual:

- Declaración inexacta o incompleta del expedidor en cuanto al carácter, cantidad o estado de las cargas.
- Defectos de la carga o de su acondicionamiento.
- Asimismo, cualquiera de los que reciban la carga para su transporte efectivo o tareas complementarias, debe dejar asentado en el conocimiento las reservas a que hubiere lugar.

Todo documento que suscriban aquellos que efectúan servicios por subcontratación del operador multimodal, los emitirán a favor de éste.

Contenido del Conocimiento de Transporte Multimodal de Cargas

La norma establece expresamente los datos que deben ser incluidas al extenderse el conocimiento de transporte multimodal:

- Expresión del valor de los servicios prestados en territorio del Brasil, y de los ocasionados en el exterior.
- Determinación del carácter negociable o no negociable del documento.
- Datos del remitente, del expedidor, así como los del destinatario de la carga, o de la persona a la que hubiera que dar aviso si el documento no fuese nominativo.
- Fecha y lugar de emisión.
- Lugares de origen y destino del transporte.

- Descripción de la naturaleza de la carga, acondicionamiento e identificación.
- Cantidad de bultos, piezas o su peso bruto.
- Valor del flete, indicándose si el mismo se paga en origen o destino.
- Cláusulas consensuales.

Régimen de Responsabilidad

La responsabilidad que asume el operador de transporte multimodal alcanza:

- A la ejecución de los servicios pactados, sean por cuenta propia o de terceros, desde que toma a su cargo las mercaderías hasta su entrega en destino.
- A los perjuicios resultantes por la pérdida, daños o averías de las cargas bajo su custodia, así como por los emergentes de atraso en la entrega, cuando el plazo se hubiera acordado.
- A las acciones u omisiones de sus empleados directos, agentes, terceros contratados o subcontratados para la ejecución de los servicios de transporte multimodal.

El operador de transporte multimodal responde por los actos de los transportistas efectivos y por los de aquellos que realizan servicios complementarios, como si los hechos u omisiones de los que se genere el daño, fuesen propios. Esto no impide que accione contra aquel que ha sido el agente productor directo del daño, pero es esencial a la naturaleza jurídica del régimen de responsabilidad multimodal, que al dueño de la carga le alcance con demandar al operador, sin importarle cuándo o por culpa de quien o quienes que hayan intervenido en la operación, se ha producido el resultado dañoso.

También se ha seguido el principio universal de la materia en lo atinente a la extensión temporal de la responsabilidad, estableciéndose que ella dura desde la recepción de la carga hasta su entrega al destinatario. Cabe aclarar el concepto, agregando que la recepción por el destinatario solo es liberatoria de la responsabilidad del operador cuando es formalizada sin protestas o reservas del receptor habilitado.

Lo atinente al tiempo de cumplimiento del contrato, depende de que el plazo de entrega se haya hecho constar en el conocimiento o no. El primer caso no ofrece mayores complicaciones, siempre que la entrega se produzca hasta la expiración del plazo, se habrá cumplido en tiempo. Cuando no se hubiere fijado el plazo de entrega, la misma debe realizarse en aquel que razonablemente puede ser exigido tomando en consideración las circunstancias del caso. De cualquier manera la norma previene que si las cargas no fueran entregadas dentro de los noventa días corridos después de la fecha entrega, fijada contractualmente o conforme lo comentado en el párrafo precedente, el interesado las podrá considerar perdidas.

Causales de exoneración de responsabilidad del operador de transporte multimodal

Tal como se desprende de las normativas analizada, tanto internacionales como domésticas, existen una serie de circunstancias, siempre ajenas al operador de transporte multimodal, que lo liberan de la responsabilidad a su cargo. Así la ley brasileña incluye como causal de exoneración:

- Acto o falta imputable al expedidor o destinatario de las mercaderías.
- Acondicionamiento o embalaje inadecuado, cuando dichas tareas hubiesen estado a cargo del expedidor.
- Vicio propio u oculto de la carga.
- Manipuleo, embarque, estiba o descarga ejecutados directamente por el expedidor, consignatario o destinatario, si la responsabilidad surgiera de hechos conectados con esas operaciones.
- Caso fortuito o fuerza mayor.

Si bien como se expresara, en los casos indicados por el operador multimodal se libera de la responsabilidad emergente, debe evitar-por si o por sus subcontratados- que los daños se agraven por su accionar, directo o indirecto, ya que los resultados de este orden serán a su cargo.

Límite de la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal

El límite de la responsabilidad del operador multimodal por los daños causados a la carga o por su pérdida total o parcial, se sitúa, en principio, en el valor declarado por el expedidor consignado en el documento “Conocimiento de Transporte Multimodal”, más el valor del flete y de los seguros .

Asimismo, la ley comentada, para limitar la responsabilidad emergente por los perjuicios derivados del atraso en la entrega, o de aquellos solo conectados de un modo indirecto con los daños o pérdida sufrida por la carga, fija un valor que no exceda del correspondiente al precio del flete total.

La ley estableció como límite de la responsabilidad del operador multimodal, para los casos en que el valor de la carga no haya sido declarado, el valor correspondiente a 666,67 Derechos Especiales de Giro (DEG), por unidad de carga, o 2,00 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercaderías dañadas o perdidas. El cómputo de acuerdo a lo recién expuesto hará aplicable la indemnización que resulte mayor, es decir que el criterio de atender a la unidad de carga se desplaza frente a una indemnización superior resultante de adicionar el peso bruto de las mercaderías en crisis.

La ley hace mérito de la existencia de una norma imperativa o acuerdo internacional aplicable por el cual corresponde a determinada fase modal del transporte un límite de responsabilidad específico, siendo obviamente la situación dispuesta la aplicación de dicho límite.

Por otra parte, cuando la pérdida, el daño o atraso en la entrega tiene lugar en un tramo claramente identificado, el transportador efectivo en dicho tramo será solidariamente responsable con el

operador multimodal, sin perjuicio del derecho de este último a reembolsar lo que hubiere pagado por indemnizaciones y accesorios en virtud de su responsabilidad solidaria.

Asimismo, y a raíz de la acertada inclusión de las actividades conexas al transporte, el operador multimodal debe responder por los hechos de quienes se encuentran a cargo de terminales, almacenes, depósitos y operaciones de conectividad modal, no excediendo la extensión de esa responsabilidad de la que se ha establecido y comentado, para la pérdida total de las mercaderías.

Existe en la ley una excepción mediante la cual, en cualquiera de los casos comentados, el operador multimodal no podrá acogerse a los límites de responsabilidad tratados si se probara que la pérdida, daño o atraso, se debieran a una acción u omisión dolosa o culposa a él atribuible. En cuanto a la entidad culpable que trae como consecuencia la pérdida del derecho a la limitación de responsabilidad, su gravedad deberá quedar equiparada en cuanto a su intensidad al obrar doloso.

También se prevé el caso de que acciones u omisiones del expedidor redunden en daños al operador de transporte multimodal por las falsedades, inexactitudes u omisiones incurridas en la declaración de la carga, o en los documentos que él debe facilitar para la emisión del conocimiento de transporte multimodal.

Las acciones emergentes del contrato de transporte multimodal prescriben al año de ocurrida la entrega de las mercaderías, o en caso de pérdida, desde el cumplimiento de los noventa días a partir de que debieron ser entregadas.

Unidad de Carga

La norma comentada prevé una serie de soluciones destinadas al establecimiento de criterios vinculados a la unitarización de mercaderías.

Se considera unidad de carga a cualquier equipamiento adecuado para unitarizar las mercancías, obteniéndose de ese modo la posibilidad de su transporte en forma indivisible durante todos los modos a ser utilizados en el itinerario establecido.

Por su parte, las unidades de carga no constituyen embalaje, siendo integrantes del equipo de transporte, siguiéndose así la solución contenida en la Convención sobre unitarización de cargas de la O.N.U. de 1972.

Con relación a sus requisitos de orden técnico, deben ajustarse a las normas internas y acuerdos internacionales vigentes para el Brasil.

Se incluye el principio de libre ingreso y egreso de las unidades de carga, cualquiera sea su nacionalidad, así como su utilización de los contenedores de matrícula extranjera en el transporte interno.

Aspectos Aduaneros

En operaciones de importación o exportación, cuando las cargas no sean desconsolidadas o consolidadas en los puntos de ingreso o egreso del territorio de la República Federativa del Brasil, los efectos del tránsito aduanero se entenderán válidos para todos los itinerarios cumplidos dentro del territorio del país.

3.4.3 Legislación de Colombia

La República de Colombia es su carácter de integrante de la Comunidad Andina de Naciones ha procedido a implementar las Decisiones comunitarias en materia de transporte multimodal (Nros. 331 y 393) a través de su internalización a su plexo normativo interno.

Específicamente, el artículo 7° de la Ley 336 por la cual se adopta el “Estatuto Nacional de Transporte” del 28 de diciembre de 1996, ha dado tratamiento legislativo de orden genérico al multimodalismo.

En efecto, la indicada prescripción establece que: *“Para ejecutar operaciones de Transporte Multimodal nacional o internacional, el operador de transporte multimodal deberá estar previamente inscripto en el Registro que al efecto establezca el Ministerio de Transporte. ... ”*. Derivación directa del requisito expuesto, y a los efectos de determinar cuales son las pautas y alcances de la registración en orden a la actividad del O.T.M. en el plano del transporte dentro de la Comunidad Andina, el Decreto N° 149 del 21 de Enero de 1999, reglamentario del Estatuto Nacional de Transporte, ha adoptado, por implementación administrativa interna, la Decisión N° 425/96 de la CAN, referente a los requisitos y alcances del Registro Comunitario de Operadores de Transporte Multimodal.

El precitado artículo 7° de la norma sustantiva nacional en materia de transporte, expone también en cuanto al ámbito de aplicación de las regulaciones internas, que la reglamentación de la actividad de los agentes o representantes en Colombia de los Operadores de Transporte Multimodal extranjeros, tanto en materia de acreditación, régimen de solidaridad con sus representados o agenciados por el cumplimiento de las obligaciones contraídas contractualmente, o en todo lo concerniente a la aplicación de penalidades o sanciones emergentes de marco administrativo interno, estará sujeta a las normas internacionales adoptadas por el país (art. 7° *in fine*, Ley 336).

Finalmente, es del caso destacar que la falta de una normativa interna que en forma sustancial aborde a la materia, despeja la posibilidad de que se detecten inconsistencias o enfrentamientos normativos para la aplicación de los acuerdos internacionales adoptados por Colombia. Es decir que despejada la aplicación del acuerdo que corresponde según el ámbito de aplicación y alcance de uno o más acuerdos vigentes, no debería existir puja con la normativa interna.

3.4.4 Legislación de Ecuador

Como en el caso de la República de Colombia, la pertenencia de Ecuador a la Comunidad Andina de Naciones, ha impulsado la implementación en el derecho interno, tanto de las Resoluciones Nros. 331 y 339 de la normativa comunitaria, así como de la Resolución N° 425 de dicha instancia de integración, en lo atinente al registro de operadores de transporte multimodal.

3.4.5 Legislación de la República del Paraguay

La República del Paraguay, luego de haber ratificado e incorporado el Acuerdo de Transporte Multimodal del Mercosur a través de los mecanismos previstos en el Tratado de Montevideo de 1980 (ALADI), mediante el Decreto N° 16.927 de 1977, ha extendido su aplicación al marco de la contratación multimodal de transporte de orden doméstico.

CAPITULO IV

COMPARACIÓN DE LOS MARCOS NORMATIVOS REGIONALES

4.1 Introducción

La fundamental incidencia que para el presente estudio ostentan los acuerdos internacionales de transporte multimodal concluidos en la región, requiere realizar un análisis de sus principales tratamientos. A tal efecto se desarrolla a continuación un recorrido por los principales ítems temáticos, concluidos los cuales, en forma de cuadro integral se comparan las soluciones que para cada instituto normativo se derivan de los Acuerdos de la ALADI, de la CAN y del MERCOSUR.

4.2 El transporte multimodal: acerca de su definición.

El Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional entre los Estado Partes del Mercosur (aprobado por Decisión CMC 15/94), contiene una definición amplia acerca de cuales actividades quedan comprendidas dentro de la materia.

En primer lugar la definición alcanza al 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 un Operador de Transporte Multimodal (OTM) toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente.

Asimismo, además de la operación de transporte propiamente dicha, incorpora las actividades de recolección, unitarización y desunitarización de la carga, almacenaje, manipulación y entrega de la carga al destinatario. Abarcando además los servicios de consolidación y desconsolidación.

Esta ampliación importa la regulación de los Terminales Interiores de Carga (TIC), que son aquellos lugares e instalaciones destinados específicamente a la transferencia de mercancías entre un solo modo o entre dos o más modos.

El Acuerdo Regional sobre Transporte Multimodal de América del Sur (Resolución N° 23 –III Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur), sigue en forma casi idéntica la primera parte de la definición del Acuerdo Mercosur, sin incorporación de otras actividades conexas al propio porteo, lo que no significa que ellas no puedan ser materia de la contratación.

En lo referente al régimen del transporte multimodal consagrado por la Decisión 331 de la Comunidad Andina (4 de marzo de 1992) y mantenido por las modificaciones introducidas por la Decisión 393 (9 de Julio de 1996) –con el agregado “internacional”-, con la salvedad de que no se

hace mención acerca de que el porte de mercancías debe realizarse hacia un lugar de entrega situado en otro país, ya que solo se refiere al porteo “hasta otro lugar designado para su entrega”, conforme al carácter internacional del contrato y a los aspectos vinculados al ámbito de aplicación del acuerdo (Capítulo II), la definición operativa guarda perfecta relación con las ya aludidas del Mercosur y de ALADI.

4.3 El Contrato de Transporte Multimodal:

Es el acuerdo de voluntades en virtud del cual un Operador de Transporte Multimodal se compromete, (en rigor debería haber expuesto “se obliga”), contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.(Acuerdo MERCOSUR, art. 1º literal b))

De igual modo que el contrato de transporte por modo, el contrato multimodal es eminentemente consensual, quiere decir que esta destinado a producir sus efectos desde que existe acuerdo de voluntades. Ello no obsta la necesidad de instrumentarlo mediante la celebración del documento respectivo donde se plasma la voluntad contractual. Dicho *Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal* hace prueba acerca de que *el Operador de Transporte Multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas establecidas.*

Por otra parte del Documento de Transporte Multimodal, siguiendo la ley de circulación de los papeles de comercio permite que su emisión sea negociable, o no negociable. En este último caso admite que se transfiera la propiedad de las mercaderías durante el propio traslado, conforme las mecánicas de la entrega del documento a un tercero, su endoso o la cesión formal del mismo, de acuerdo al carácter con que haya sido emitido (Portador, a la Orden, nominativamente).

La forma y contenido del documento, tanto en el Acuerdo del MERCOSUR como el de ALADI y CAN, son los que se emplean en el Transporte Multimodal vigente, y en términos generales ostentan un casi absoluto grado de compatibilidad. Innovativamente, en el régimen de la CAN (art. 3º) se fijó que la firma en el documento podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada en símbolos, o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico. Siguiendo este tratamiento, el Acuerdo de la ALADI prevé que la forma *por escrito* puede reemplazarse por intercambio electrónico de datos (EDI) o cualquier otro método que estampe, registre o repita lo expresado, mediante aparatos mecánicos o electrónicos o de cualquier otra naturaleza, diseñados al efecto (Artículo 1º, vocablo Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal).

Los datos incluidos en el Documento o Conocimiento establecen la presunción *juris tantum* que el OTM ha tomado bajo su custodia las mercancías en la forma descripta.

La excepción a esta presunción puede lograrse por:

1. Indicaciones tales como : *"peso, naturaleza y número declarados por el cargador" o "contenedor llenado por el cargador"* u otras expresiones análogas (ALADI, art. 5º).
2. En el mismo sentido, art. 5º CAN.

3. Expresión de reservas fundadas en el Documento o Conocimiento, cuando considere inexacta la descripción de la carga (marcas, números, cantidades, pesos, etc. de las mercancías) hecha por el expedidor, o cuando ésta o su embalaje no presentaren perfectas condiciones físicas de acuerdo con las exigencias legales (Mercosur, art. 5º, 2do. párrafo).

En el ámbito de la ALADI y de la CAN, existe una presunción *juris et de jure* cuando el Documento ha sido transferido o el respectivo mensaje, mediante intercambio electrónico de datos, ha sido transmitido al consignatario. Esta presunción no se halla en la normativa de Mercosur en razón de no admitirse el intercambio electrónico de datos como documentación emitida *por escrito*.

4.4 El Operador de Transporte Multimodal (OTM):

Para ejercer la actividad de Operador de Transporte Multimodal en cualquiera de los países que comprenden los tres Acuerdos, es necesario inscribirse en el Registro respectivo a cargo del Organismo Nacional Competente de cada país.

En el acto de la inscripción, se le entrega un Certificado de Registro que posee validez en cualesquiera de los países que conforman cada estructura normativa.

Los países signatarios tienen la obligación de comunicarse entre sí los otorgamientos de Certificados y sus modificaciones. Al requerirse la forma por escrito en el Acuerdo Mercosur, se dificulta la comunicación rápida que puede brindar un sistema informático conectado en red y con modalidad de trabajo *on line*.

En el Acuerdo de la Comunidad Andina, El Capítulo IV (art. 31) informa los requerimientos para poder obtener la registración, los que coinciden con los fijados en el artículo 27 del Acuerdo MERCOSUR, y con los previstos en el artículo 37 del Acuerdo de la ALADI, a saber:

1. Poseer la capacidad legalmente requerida por el país ante quien se presenta la inscripción.
2. Contar con representación legal suficiente y domicilio establecido en el país ante el cual se solicita la inscripción, así como en los demás países en donde se pretenda operar.
3. Acreditar y mantener un patrimonio mínimo en bienes (libre de gravámenes para el caso de ALADI), de 80.000 DEG; o aval bancario o seguro de caución por el mismo importe afectado en garantía a favor del Organismo Nacional Competente.

Por otra parte, el plazo fijado a los organismos nacionales competentes, a efectos de que se expidan sobre la inscripción del solicitante, coincide en los tres acuerdos, ya que dicho lapso se fija en sesenta (60) días calendario.

En el Acuerdo Mercosur, para poder operar, el OTM deberá contratar una póliza de seguros que cubra su responsabilidad civil en relación con las mercancías bajo su custodia. En el Acuerdo ALADI, además de lo recién expuesto, se exige que la compañía de seguros esté instalada en uno de los países signatarios.

4.5 La responsabilidad del OTM:

El Acuerdo Mercosur, previene que la responsabilidad del OTM cubre el período comprendido entre el momento en que recibe las mercaderías bajo su custodia hasta la entrega al destinatario.

El Operador de Transporte Multimodal es responsable por las pérdidas y daños de las mercancías, así como por los atrasos en las entregas, si el motivo que originó tales circunstancias se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia, siendo presumida su culpa.

En el caso del Acuerdo de la ALADI, la culpa del OTM sigue la misma suerte, conforme lo determinan los artículos 6 y 9 de dicho marco.

El mismo criterio se desprende del artículo 6 y del 9no. del Acuerdo CAN.

Las condiciones de exoneración de responsabilidad, también se adecuan a criterios similares.

1. Acto o hecho imputable al expedidor o al destinatario o al consignatario de la carga, o a sus agentes, representantes o apoderados. En el Acuerdo ALADI, la causal de exoneración se extiende a las omisiones (art. 10). De igual manera, el Acuerdo CAN, incorpora la negligencia, omisión de tomar recaudos, en los tramos marítimos (art. 11).
2. Vicio propio u oculto de la carga.
3. Fuerza mayor o caso fortuito debidamente comprobados.
4. Huelgas, motines o lock-outs.
5. Dificultades impeditivas del transporte y otros actos fuera de control del OTM debidamente comprobados, no existiendo otra forma de cumplir el contrato.
6. Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías.
7. Manipuleo, carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el expedidor, el consignatario o el propietario de las mercancías o por su representante o agente.

No obstante estos eximentes, el OTM y todas las personas intervinientes son responsables por el aumento de las pérdidas, daños o averías y atrasos en la entrega de las mercancías a que dieran causa.

Los límites a la responsabilidad del OTM en el Acuerdo MERCOSUR, están fijados en 667,66 DEG por bulto o 2 DEG por kilo de peso bruto. La Excepción está constituida por la declaración formulada por la República Argentina en el sentido que a menos que el valor de las mercaderías haya sido declarado antes de la toma bajo responsabilidad del OTM y se la haya hecho constar en el Documento de Transporte Multimodal (fórmula universal), la responsabilidad del OTM no excederá, en caso de pérdida total o parcial, avería o atraso en la entrega de un valor superior a cuatrocientos (400) pesos argentinos oro por Kilogramo de volumen o pieza afectada, o de diez (10) pesos argentinos oro por Kilo del volumen o piezas afectadas, si este valor fuera superior.

El régimen de la CAN, en su artículo 14 incorpora la misma solución general recién expuesta para el MERCOSUR.

De igual modo, el Acuerdo de la ALADI, prevé los mismos límites.

En los dos casos recién aludidos (CAN y ALADI), se fija un criterio de límite diferencial para el caso de que el contrato de transporte multimodal no incluya fase marítima o por vías de navegación interior, resultando en consecuencia un límite igual al equivalente a 8,33 DEG por Kilogramo de peso bruto de las mercaderías.

Se considera que a los efectos de posibilitar la inclusión de la totalidad de los países de la región en el marco de un convenio, los límites de responsabilidad del OTM, debería contener dos opciones:

1. 667,66 DEG por bulto o unidad; o 2 DEG por kilo de peso bruto.
2. Límite de responsabilidad que cada país establezca, conforme a la declaración formulada por cada uno de ellos.

Esta variante recogería la situación presentada para el caso del Acuerdo Mercosur, ya tratada.

El valor de las mercancías se determina teniendo en cuenta la cotización que tengan en una bolsa de mercancías, o en su ausencia, observando el precio que tengan en el mercado, o -si no se dispone de la cotización o el precio-, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.

Cuando la pérdida se haya producido en una fase del Transporte Multimodal respecto de la cual un convenio internacional aplicable o la ley nacional imperativa hubiera establecido otro límite de responsabilidad de haberse concertado un contrato de transporte distinto para esa fase determinada del transporte, el límite de la responsabilidad del OTM se determinará a tenor de lo dispuesto en el convenio o ley nacional imperativa (CAN artículo 16, ALADI artículo 15, MERCOSUR artículo 15).

La responsabilidad acumulada del OTM no excede el límite por la pérdida total de las mercancías (CAN artículo 18, ALADI artículo 17, MERCOSUR artículo 17).

Para el caso de retraso en la entrega, la suma a pagar en concepto de indemnización no podrá exceder el flete que deba pagarse en virtud del Contrato de Transporte Multimodal (CAN artículo 17, ALADI artículo 17, MERCOSUR artículo 16).

Para el Acuerdo Mercosur exclusivamente, cuando la pérdida total o parcial, la avería o el retraso en la entrega de las mercaderías se haya localizado en un tramo determinado e identificado, quien haya ejecutado dicho tramo será solidariamente responsable con el OTM, sin perjuicio del derecho de repetición de este último por el importe pagado en razón de responsabilidad solidaria que asume en virtud del contrato.

4.6 El expedidor:

Es aquella persona que celebra un Contrato de Transporte Multimodal con un OTM.

El Expedidor garantiza al Operador de Transporte Multimodal la exactitud, al momento de entregar las mercancías bajo su custodia, de todos los datos relativos a la naturaleza general de las referidas; sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, en su caso, su peligrosidad.

Cuando los datos son inexactos o insuficientes, el expedidor tiene la obligación de indemnizar al OTM por los perjuicios resultantes de tal circunstancia. Esta responsabilidad se extiende aún cuando haya transferido el Documento o Conocimiento.

4.7 Avisos, reclamos y acciones:

Cuando se haya producido un hecho de pérdida o avería de la carga, el expedidor tiene la obligación de avisar por escrito al Operador de Transporte Multimodal de tal acontecimiento. El momento para realizar el aviso es cuando las mercancías le son puestas en su poder. En caso de no realizar tal reclamación en tiempo y forma, se presume que el OTM ha entregado las mercancías tal y como fueron descritas en el Documento de Transporte Multimodal.

Si la pérdida o el daño no son aparentes, el plazo para la presentación del reclamo se extiende a 6 días desde que las mercancías han sido puestas en poder del consignatario o destinatario.

Para el Acuerdo Mercosur, en el caso de daño o faltante deberá labrarse un acta de avería, en la cual se asegurará a las partes interesadas el derecho de verificación (art. 21).

4.8 Prescripción de la acción o reclamo:

Más allá de los aspectos nominales vinculados a la cesación de la posibilidad de accionar contra el OTM mediante cualquier acción o reclamación sobre responsabilidad por el contrato respectivo, conforme los efectos que se otorgan a dicho instituto, tanto el Acuerdo MERCOSUR, como en el de ALADI, como en el régimen de la CAN, más que fijarse un plazo de prescripción, es decir la posibilidad de oponer un defensa de carácter perentorio al progreso de la acción de reclamo, se ha instaurado en verdadero régimen de caducidad, es decir, de pérdida del derecho de accionar contra el OTM por el transcurso del tiempo que cada acuerdo determina.

Así, salvo pacto en contrario, materializado por el correspondiente acuerdo expreso, la acción contra el Operador de Transporte Multimodal por responsabilidad prescribe, o se extingue :

- A los 12 meses desde el día de entrega de la carga en el destino, o si ello no ocurrió, a los 12 meses en que se cumplió el día nonagésimo contado a partir la falta de entrega (Mercosur).

-
- A los 9 meses contados desde :
 - a) La entrega de las mercancías.
 - b) La fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas.
 - c) La fecha en que, la falta de entrega de las mercancías hubiera dado al Consignatario derecho a considerarlas perdidas. (ALADI y CAN).

4.9 Ambito de Aplicación de los Acuerdos:

El Acuerdo MERCOSUR , en su Capítulo II, establece las condiciones para la aplicación de su régimen, así, se fija que:

- a) Contrato de Transporte Multimodal, e indicado en el documento mediante el cual se lo instrumenta será aplicable, siempre que el lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal, e indicado en el documento mediante el cual se lo instrumenta, para que el OTM tome bajo su custodia las mercancías, esté situado en un Estado Parte del Acuerdo.
- b) El lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal, e indicado en el documento mediante el cual se lo instrumenta, para que el OTM haga la entrega de las mercancías, se encuentre situado en un Estado Parte del Acuerdo.

El Capítulo II del Acuerdo de la CAN, reitera igual criterio que el expuesto para el MERCOSUR, con el agregado que el acuerdo también será aplicable a la totalidad de los OTM que operen entre países miembros de este acuerdo, o desde un país miembro hacia terceros países o viceversa.

Por otra parte, el Acuerdo CAN deja a salvo el principio de las iguales o mayores facilidades que sus integrantes se hayan concedido en virtud acuerdos o tratados bilaterales o multilaterales.

El Acuerdo de la ALADI, siguiendo también los dos ordenadores sobre lugar de puesta bajo custodia, y/o lugar de entrega (artículo 2), prevé la aplicación del acuerdo a los contratos de transporte unimodales internacionales, que se celebren con expresa remisión a su texto.

Asimismo, el artículo 3 del Acuerdo de la ALADI, fija que sus disposiciones solo surtirán efecto si no son contrarias a las disposiciones imperativas de los convenios internacionales aplicables al contrato de transporte multimodal, o al de carácter unimodal, si fuese el caso.

4.10 COMPARACIÓN

COMPARACIÓN ENTRE LAS NORMATIVAS SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL VIGENTES EN LA CONFERENCIA DE MINISTROS DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS DE AMERICA DEL SUR, COMUNIDAD ANDINA Y MERCOSUR

ORGANISMO	CONFERENCIA MINISTROS	COMUNIDAD ANDINA	MERCOSUR
NORMA	PROYECTO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL EN AMERICA DEL SUR	DECISION 331 TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL	ACUERDO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL ENTRE LOS ESTADOS PARTE DEL MERCOSUR
PREAMBULO		La Comisión del Acuerdo de Cartagena,	Los Gobiernos de la República Argentina, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay, en adelante denominados "Estados Partes",
VISTOS Y CONSIDERANDOS		VISTOS: El Capítulo XI del Acuerdo de Cartagena y la Propuesta 255 de la Junta;	CONSIDERANDO: El Tratado de Asunción del 26 de marzo de 1991; Conscientes de la necesidad de adoptar una normativa común respecto a Transporte Multimodal, teniendo en cuenta los principios esenciales del Tratado de Asunción;



			<p>Convencidos de que esa normativa permitirá un aprovechamiento más eficaz de la infraestructura del transporte de los Estados Partes, contribuyendo para la reducción de los costos operativos del transporte en la región.</p>
		<p>Que las Resoluciones II.22, III.39, V.90, VI.142 y VII.159 de la Reunión de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de los Países Miembros del Grupo Andino y el Acta de la Paz recomiendan adoptar una Decisión sobre Transporte Multimodal;</p> <p>Que tanto el comercio intrasubregional como el extrasubregional se desarrollan en un marco de apertura y liberalización que supone la inserción de los Países Miembros dentro de un nuevo orden económico internacional, en el que el transporte internacional es también materia de modernización;</p> <p>Que los nuevos esquemas del transporte internacional determinan el uso intensivo de los contenedores, generación y prestación de servicios de transporte, que superan las antiguas formas modales de distribución física de mercancías;</p>	

		Que en tal sentido, es conveniente adoptar una normativa comunitaria que regule las operaciones de Transporte Multimodal en la Subregión.	
DEFINICIONES	<p>Capítulo Primero Definiciones y ámbito de aplicación</p> <p>Artículo 1. Para los efectos del presente Acuerdo se entiende por:</p>	<p>CAPITULO I Definiciones</p> <p>Artículo 1. Para los efectos de la presente Decisión se entiende por:</p>	<p>CAPITULO I Definiciones</p> <p>Artículo 1. A los efectos del presente Acuerdo, se entiende por:</p>
TRANSPORTE MULTIMODAL	<p><u>Transporte Multimodal Internacional</u>, el porte de mercancías por dos modos de transporte por lo menos, en virtud de un Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar situado en un país en que un Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente.</p>	<p><u>Transporte Multimodal</u>. El porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.</p>	<p>a) <u>Transporte Multimodal de Mercancías</u>: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 Estado Parte en que un Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en otro Estado Parte, comprendiendo además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenaje, manipulación y entrega de la carga al destinatario, abarcando los servicios que fueran con-</p>

			tratados entre origen y destino, inclusive los de consolidación y desconsolidación de las cargas.
CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL	<u>Contrato de Transporte Multimodal</u> , el acuerdo de voluntades en virtud del cual un Operador de Transporte Multimodal se obliga, contra el pago de un flete, a ejecutar o a hacer ejecutar el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.	<u>Contrato de Transporte Multimodal</u> . El contrato en virtud del cual un Operador de Transporte Multimodal se obliga, por escrito y contra el pago de un flete, a ejecutar el transporte multimodal de mercancías.	b) <u>Contrato de Transporte Multimodal</u> : El acuerdo de voluntades en virtud del cual un Operador de Transporte Multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el Transporte Multimodal Internacional de mercancías.
OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL	<u>Operador de Transporte Multimodal</u> , toda persona que, por sí o por medio de otra que actúa en su nombre, celebre un Contrato de Transporte Multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de Transporte Multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.	<u>Operador de Transporte Multimodal</u> . Toda persona que, por sí o por medio de otra que actúa en su nombre, celebra un Contrato de Transporte Multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad de su cumplimiento.	d) <u>Operador de Transporte Multimodal</u> : Toda persona jurídica, portador o no, que por sí o a través de otra que actúe en su nombre, celebre un Contrato de Transporte Multimodal actuando como principal y no como agente o en interés del Expedidor o de transportadores que participen de las operaciones de Transporte Multimodal, asumiendo la responsabilidad de su cumplimiento.
PORTEADOR	<u>Porteador o Transportador</u> , la persona que efectivamente ejecuta o hace ejecutar el transporte, o parte de este, sea o no el Operador de Transporte Multimodal.	<u>Porteador</u> . La persona que efectivamente ejecuta o hace ejecutar el transporte, o parte de éste, sea o no el Operador de Transporte Multimodal.	e) <u>Portador</u> : Persona que efectivamente ejecuta el transporte o parte de él, sea o no Operador de Transporte Multimodal.

EXPEDIDOR	<u>Expedidor</u> , la persona que celebra un Contrato de Transporte Multimodal con el Operador de Transporte Multimodal.	<u>Expedidor</u> . La persona que celebra el Contrato de Transporte Multimodal con el Operador de Transporte Multimodal.	f) <u>Expedidor</u> : Persona que celebra un Contrato de Transporte Multimodal con el Operador de Transporte Multimodal.
consignatario	<u>Consignatario</u> , la persona autorizada para recibir las mercancías del Operador de Transporte Multimodal.	<u>Consignatario</u> . La persona autorizada para recibir las mercancías del Operador de Transporte Multimodal.	g) <u>Consignatario</u> : Persona legítimamente facultado para recibir las mercancías.
DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL	<u>Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal</u> , el documento que hace prueba de un Contrato de Transporte Multimodal y acredita que el Operador de Transporte Multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas del contrato. Puede ser sustituido, por medio de mensajes de intercambio electrónico de datos y será: a) negociable, o b) no negociable con expresión del nombre del consignatario.	<u>Documento de Transporte Multimodal</u> . El documento que prueba la existencia de un Contrato de Transporte Multimodal y acredita que el Operador de Transporte Multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato. Puede ser sustituido por medio de mensajes de intercambio electrónico de datos y ser emitido en forma: a) Negociable; o, b) No negociable, con expresión del nombre del consignatario.	h) <u>Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal</u> : El documento que hace prueba de la celebración de un Contrato de Transporte Multimodal y acredita que el Operador de Transporte Multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese Contrato.
CUSTODIA	<u>Tomar bajo custodia</u> , el hecho de poner las mercancías en poder del Operador de Transporte Multimodal y que éste las acepte para su transporte.	<u>Tomar bajo custodia</u> . El hecho de poner las mercancías en poder del Operador de Transporte Multimodal y que éste las acepte para su transporte.	i) <u>Tomar bajo custodia</u> : El acto de colocar físicamente las mercancías en poder del Operador de Transporte Multimodal, con su aceptación

			para transportarlas, conforme a las leyes y usos de comercio imperantes en el Estado Parte en el lugar de entrega.
ENTREGA	<p><u>Entrega</u>, el hecho de poner las mercancías:</p> <p>a) en poder del consignatario, o</p> <p>b) a disposición del consignatario de conformidad con el contrato de transporte multimodal o con las leyes o los usos del comercio de que se trate, aplicables en el lugar de entrega, o,</p> <p>c) en poder de una autoridad u otro tercero, en poder de los cuales según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, se hayan de poner las mercancías.</p>	<p><u>Entrega</u>. El hecho de poner las mercancías:</p> <p>a) En poder del consignatario;</p> <p>b) A disposición del consignatario de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal o con las leyes o los usos del comercio de que se trate, aplicables en el lugar de entrega; o</p> <p>c) En poder de una autoridad u otro tercero, en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, se hayan de poner las mercancías.</p>	<p>k) <u>Entrega de la mercancía</u>: El acto de poner las mercancías por parte del Operador de Transporte Multimodal, a disposición efectiva y material del Consignatario, de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal o con las leyes y los usos de comercio imperantes en el Estado Parte del lugar de entrega.</p>
DERECHOS ESPECIALES DE GIRO	<p><u>Derechos Especiales de Giro (DEG)</u>, la unidad de cuenta tal como ha sido definida por el Fondo Monetario Internacional.</p>	<p><u>Derecho Especial de Giro (DEG)</u>. La unidad de cuenta en la forma definida por el Fondo Monetario Internacional.</p>	<p>n) <u>Derechos especiales de giro</u>: Unidad monetaria definida por el Fondo Monetario Internacional.</p>
MERCANCIA	<p><u>Mercancías</u>, los bienes de cualquier clase, incluidos los animales vivos y los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos que no hayan sido suministrados por el Operador de Transporte Multimodal, independiente de que tales bienes hayan de</p>	<p><u>Mercancías</u>. Toda clase de bienes, incluidos los animales vivos y los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos que no hayan sido suministrados por el Operador de Transporte Multimodal,</p>	<p>i) <u>Mercancía</u>: Los bienes de cualquier clase, incluidos los animales vivos y los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos que no hayan sido suministrados por el</p>

	ser transportados sobre o bajo cubierta.	independientemente de que tales bienes hayan de ser o sean transportados sobre o bajo cubierta.	Operador de Transporte Multimodal.
POR ESCRITO	<u>Por escrito</u> , la expresión que comprende el telegrama, el télex, el fax y cualquier otro medio que estampe, registre repita, transmita lo expresado mediante instrumentos o aparatos mecánicos, electrónicos o de cualquier otra naturaleza, diseñados para tal efecto.	<u>Por escrito</u> . Expresión que comprende el telegrama, el telex, el fax y cualquier otro medio que estampe, registre, repita o transmita lo expresado mediante instrumentos o aparatos mecánicos, electrónicos o de cualquier otra naturaleza, diseñados para tal efecto.	
ORGANISMO NACIONAL COMPETENTE	<u>Organismo Nacional Competente</u> , el organismo designado por cada país signatario, encargado de habilitar a los Operadores de Transporte Multimodal y emitir y cancelar los Certificados de Registro correspondientes.	<u>Organismo Nacional Competente</u> . El designado por cada País Miembro.	1) <u>Organismos nacionales competentes</u> : Son los organismos gubernamentales designados por cada Estado Parte, encargados de habilitar, registrar y controlar a los Operadores de Transporte Multimodal.
CERTIFICADO DE REGISTRO	<u>Certificado de Registro</u> , el documento otorgado por el Organismo Nacional Competente, que acredita la inscripción del Operador de Transporte Multimodal en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal.	<u>Certificado de Registro</u> . El documento otorgado por el organismo nacional competente, que acredita la inscripción del Operador de Transporte Multimodal en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, y que lo autoriza a actuar como tal.	
LEY IMPERATIVA	<u>Ley Imperativa</u> , toda ley o Convenio Internacional que forme parte del derecho nacional relativos al transporte de mercancías, de cuyas disposiciones no sea	<u>Ley Imperativa</u> . Toda ley o convenio onternacional que forme parte del derecho nacional relativos al transporte de mercancías, de	

	posible apartarse mediante estipulaciones contractuales en perjuicio del expedidor o consignatario.	cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulaciones contractuales en perjuicio del expedidor o consignatario.	
CONSEJO DE INTEGRACIÓN FÍSICA		<u>Consejo de Integración Física.</u> El organismo creado mediante Decisión 71 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.	
PAIS MIEMBRO		<u>País Miembro.</u> Uno de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena.	
DESTINATARIO			h) <u>Destinatario:</u> Persona a quien se le envían las mercancías.
UNITARIZACIÓN			m) <u>Unitarización:</u> Proceso de ordenar y acondicionar correctamente la mercancía en unidades de carga para su transporte.
CONSOLIDACIÓN			o) <u>Consolidación de mercancías:</u> Emisión por parte del Operador de Transporte Multimodal de un Conocimiento Matriz de Transporte Internacional ("Master") englobando diversos lotes de mercancías, los cuales deberán estar unitarizados e identificados en Conocimientos de Transporte ("House").

<p>AMBITO DE APLICACION</p>	<p>AMBITO DE APLICACION</p> <p>Artículo 2. El presente Acuerdo se aplicará a todos los Contratos de Transporte Multimodal internacional, siempre que:</p> <p>a)El lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal, en cual el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia, esté situado en un País Signatario;</p> <p>b)El lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal, en el cual el Operador de Transporte Multimodal entrega las mercancías,esté situado en un País Signatario.</p>	<p>AMBITO DE APLICACION</p> <p>Artículo 2. La presente Decisión se aplica a los Contratos de Transporte Multimodal siempre que:</p> <p>a)El lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal en el que el Operador de Transporte Multimodal haya de tomar las mercancías bajo su custodia, esté situado en un País Miembro, o</p> <p>b)El lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal en el que el Operador de Transporte Multimodal haya de hacer entrega de las mercancías que se encuentran bajo su custodia, esté situado en un País Miembro.</p>	<p>AMBITO DE APLICACION</p> <p>Artículo 2. El presente Acuerdo se aplica a los Contratos de Transporte Multimodal siempre que:</p> <p>a)el lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal e indicado en el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal tome las mercancías bajo su custodia esté situado en un Estado Parte del presente Acuerdo, o,</p> <p>b)el lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal e indicado en el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal, en el cual el Operador de Transporte Multimodal haga la entrega de las mercancías que se encuentran bajo su custodia, esté situado en un Estado Parte del presente Acuerdo.</p>

<p>INCLUSIÓN DEL TRANSPORTE UNIMODAL</p>	<p>Asimismo, las disposiciones del presente Acuerdo se aplicarán a todos los contratos de transporte unimodal internacional que se celebren con expresa remisión a este Acuerdo.</p>		
<p>AMPLIACIÓN DEL AMBITO DE APLICACIÓN</p>		<p>Asimismo, se aplica a todos los Operadores de Transporte Multimodal que operen entre Países Miembros o desde un País Miembro hacia terceros países y viceversa.</p>	
		<p>Artículo 3. Cuando en la presente Decisión y en los reglamentos que se adopten para su aplicación, se utilicen las expresiones "Transporte Multimodal", "Operador de Transporte Multimodal", "Contrato de Transporte Multimodal" o "Documento de Transporte Multimodal", se deberá entender que es "Internacional".</p>	
	<p>Artículo 3. Las disposiciones del presente Acuerdo sólo surtirán efecto si no son contrarias a las disposiciones imperativas de los convenios internacionales o a las leyes nacionales aplicables al contrato de transporte multimodal o al contrato de transporte unimodal.</p>	<p>Artículo 28. Las disposiciones provenientes de convenios internacionales aplicables al Contrato de Transporte Multimodal prevalecerán sobre lo dispuesto en la presente Decisión</p>	
		<p>Artículo 29. Las disposiciones de la</p>	



		presente Decisión no impedirán la aplicación de las normas relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el Contrato de Transporte Multimodal o en la respectiva legislación nacional, en la medida en que sean aplicables.	
	<p>Capítulo Segundo CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL DOCUMENTO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL</p>	<p>CAPITULO III DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL Documento de Transporte Multimodal</p>	<p>CAPITULO III Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal</p>
	<p>Artículo 4. El Operador de Transporte Multimodal, al tomar las mercancías bajo su custodia, emitirá un documento de Transporte Multimodal el que, a elección del expedidor, será negociable o no negociable.</p> <p>Su forma y contenido se regirán por los usos y costumbres internacionales. El documento deberá ser fechado y firmado por el Operador del Transporte Multimodal o por la persona autorizada al efecto por él.</p>	<p>Artículo 4. El Operador de Transporte Multimodal, al tomar las mercancías bajo su custodia, emitirá por escrito un Documento de Transporte Multimodal el que, a elección del expedidor, será negociable o no negociable.</p> <p>Este documento deberá ser firmado por el Operador de Transporte Multimodal o por una persona autorizada al efecto por él. (punto y seguido)</p>	<p>Artículo 3. El Operador de Transporte Multimodal, al tomar las mercancías bajo su custodia, emitirá por escrito un Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal que será, a criterio del expedidor, negociable o no negociable.</p> <p>Su forma y contenido serán los que se emplean en el Transporte Multimodal vigentes y reconocidos internacionalmente y deberá ser fechado y firmado por el Operador de Transporte Multimodal o por la persona efectivamente autorizada por él.</p>
		La firma podrá ser manuscrita, im-	

		<p>presa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico.</p>	
		<p>Artículo 4. Las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo serán aplicables siempre que existiere en el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal expresa mención al mismo, indicándose específicamente "Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional MERCOSUR".</p>	
			<p>Artículo 4. Las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo serán aplicables siempre que existiere en el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal expresa mención al mismo, indicándose específicamente "Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional MERCOSUR".</p> <p>En los casos en que exista tal mención, las disposiciones del presente Acuerdo prevalecen sobre cualesquiera de las cláusulas adicionales del Contrato de Transporte Multimodal que les sean contrarias, salvo si se amplía la responsabilidad o las</p>

			<p>obligaciones del Operador de Transporte Multimodal. (ver Art. 32)</p> <p>Ninguna disposición de este Acuerdo restringe el derecho del Contratante de escoger entre Transporte Multimodal o segmentado.</p>
		<p>Artículo 5. En el Documento de Transporte Multimodal deberán constar los datos siguientes:</p> <p>a)La naturaleza general de las mercancías; las marcas principales necesaria para su identificación; una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso; el número de bultos o de piezas; y, el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor;</p> <p>b)El estado aparente de las mercancías;</p> <p>c)El nombre y el establecimiento principal del Operador de Transporte Multimodal;</p>	

		<p>d)El nombre del expedidor;</p> <p>e)El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor;</p> <p>f)El lugar y la fecha en que el Operador de Transporte Multimodal tome las mercancías bajo su custodia;</p> <p>g)El lugar de entrega de las mercancías;</p> <p>h)La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes;</p> <p>i)Una declaración por la que se indique si el Documento de Transporte Multimodal es negociable o no negociable;</p> <p>j)El lugar y la fecha de emisión del Documento de Transporte Multimodal;</p> <p>k)La firma del Operador de Transporte Multimodal o de la persona autorizada al efecto por él;</p> <p>l)El flete correspondiente a</p>	
--	--	--	--

		<p>cada modo de transporte si ha sido acordado expresamente or las partes, o el flete total, incluída la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;</p> <p>n)Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el Documento de Transporte Multimodal, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita el documento;</p> <p>La omisión en el Documento de Transporte Multimodal de uno o varios de los datos precedentes, no afectará la naturaleza jurídica del documento como uno de transporte multimodal.</p>	
	<p>Artículo 5. Los datos contenidos en el Documento de Transporte Multimodal establecen la presunción, salvo prueba en contrario, de que el Operador de Transporte Multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías en la forma descrita, a menos que se haya incluido en</p>	<p>Artículo 6. Los datos contenidos en el Documento de Transporte Multimodal establecerán la presunción, salvo prueba en contrario, que el Operador de Transporte Multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías, tal como aparecen</p>	<p>Artículo 5. Los datos contenidos en el Documento de Transporte Multimodal establecerán, salvo prueba en contrario, que el Operador de Transporte Multimodal tomó bajo su custodia la mercancía tal y como están</p>

	<p>dicho documento o se haya añadido de otra manera a éste una indicación en contrario, tales como "peso, naturaleza y número declarados por el cargador"; "contenedor llenado por el cargador" u otras expresiones análogas.</p>	<p>descriptas en dicho documento, a menos que se haya incluido en el texto impreso del documento o se haya agregado a éste una indicación en contrario, como "peso, naturaleza y número declarados por el cargador"; "contenedor llenado por el cargador" u otras expresiones análogas.</p>	<p>descriptas en el Documento.</p>
	<p>No se admitirá prueba en contrario si el Documento de Transporte Multimodal ha sido transferido o si el respectivo mensaje, mediante intercambio electrónico de datos, ha sido transmitido al Consignatario, que ha acusado recibo y ha procedido de buena fe basándose en él.</p>	<p>No se admitirá prueba en contrario si el Documento de Transporte Multimodal ha sido transferido o si el mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente ha sido transmitido al consignatario que ha acusado recibo y ha procedido de buena fe basándose en él.</p>	
			<p>El Operador de Transporte Multimodal podrá expresar reservas fundadas en el Conocimiento o Documento, cuando considere inexacta la descripción de la carga (marcas, números, cantidades, pesos, etc. de las mercancías) hecha por el expedidor, o cuando ésta o su embalaje no presentaren perfectas condiciones físicas de acuerdo con</p>

			<p>las necesidades peculiares y las exigencias legales de cada modalidad a ser utilizada en el transporte.</p> <p>Los Conocimientos y/o Documentos emitidos por todas las personas físicas o jurídicas que intervengan por disposición del Operador de Transporte Multimodal serán siempre a favor de éste.</p>
<p>RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL</p>	<p>OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL</p> <p>Artículo 6. La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.</p>	<p>Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal</p> <p>Artículo 7. La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal por las mercancías abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento que las entrega.</p>	<p>CAPITULO IV Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal</p> <p>Artículo 6. La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal cubre el período comprendido entre el momento en que recibe las mercancías bajo su custodia hasta su entrega al destinatario.</p>
	<p>Artículo 7. El Operador de Transporte Multimodal será responsable de las acciones y omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyo servicio recurra para el cumplimiento del</p>	<p>Artículo 8. El Operador de Transporte Multimodal será responsable de las acciones y omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra</p>	<p>Artículo 7. El Operador de Transporte Multimodal será responsable por las acciones u omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones, o de cualquier otra</p>

	contrato, como si esas acciones u omisiones fueran propias.	persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fuesen propias.	persona cuyos servicios tenga contratados para el cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fuesen propias.
	<p>Artículo 8. El Operador de Transporte Multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas:</p> <p>a)cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en forma negociable "al portador", a la persona que presente uno de los originales del documento;</p>	<p>Artículo 9. El Operador de Transporte Multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas:</p> <p>a)Cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en una forma negociable "al portador", a la persona que presente uno de los originales del Documento;</p>	<p>Artículo 8. El Operador de Transporte Multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas:</p> <p>a)a la persona que presente uno de los originales del Documento o Conocimiento, cuando el Documento de Transporte Multimodal fuera emitido en forma negociable al portador;</p>
	<p>b)cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en una forma negociable "a la orden", a la persona que presente uno de los originales del documento debidamente endosado;</p>	<p>b)Cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en forma negociable "a la orden", a la persona que presente uno de los originales del Documento debidamente endosado;</p>	<p>b)a la persona que presente uno de los originales del Documento o Conocimiento debidamente endosado, cuando el Documento de Transporte Multimodal fuera emitido en forma negociable a la orden;</p>
	<p>c)cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en una forma negociable a nombre de una persona determinada; a esta persona, previa acreditación de su identidad y contra presentación de uno de los originales del documento. Si tal documento ha sido endosado "a la orden" o en blanco, se aplicará lo</p>	<p>c)Cuando el documento de Transporte Multimodal se haya emitido en forma negociable a nombre de una persona determinada; a esta persona, previa prueba de su identidad y contra presentación de uno de los originales del Documento. Si tal documento ha sido endosado "a</p>	<p>c)cuando el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal fuera emitido en forma negociable a nombre de una persona determinada, a esa persona, con comprobación previa de su identidad y contra la presentación de uno de los originales del documento. Si el</p>

	dispuesto en el literal b);	la orden" o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el literal b);	Documento o Conocimiento fue endosado a la orden o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el item b);
	d)cuando el documento de Transporte Multimodal se haya emitido en forma no negociable, a la persona designada en el documento como consignatario, previa prueba de su identidad; y,	d)Cuando el Documento de Transporte Multimodal se haya emitido en forma no negociable, a la persona designada en el documento como consignatario, previa prueba de su identidad; y,	d)a la persona designada en el Documento o Conocimiento como consignatario, con comprobación previa de su identidad, cuando el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal fuera emitido en forma no negociable.
	e)cuando no se haya emitido ningún Documento de Transporte Multimodal, a la persona designada en las instrucciones que, de acuerdo a lo estipulado en el contrato de transporte multimodal a tal efecto, se hayan recibido del expedidor o de la persona que haya adquirido los derechos del expedidor o del consignatario.	e)Cuando no se haya emitido ningún documento sobre papel, a la persona que se designe en las instrucciones recibidas del expedidor o de una persona que haya adquirido los derechos del expedidor o del consignatario, para dar tales instrucciones, según el Contrato de Transporte Multimodal.	
FUNDAMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD	Artículo 9. El Operador de Transporte Multimodal será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los	Artículo 10. El Operador de Transporte Multimodal será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se	Artículo 9. El Operador de Transporte Multimodal será responsable por las pérdidas y daños de las mercancías, así como también por atrasos en su entrega, si el motivo que originó tal pérdida, daño o atraso se produjo

	<p>términos establecidos en el artículo 6, a menos que pruebe que él, sus empleados, sus agentes o contratados adoptaron las medidas que razonablemente podrían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias y que no hubo culpa o dolo de su parte que haya ocasionado la ocurrencia de tal pérdida, daño o perjuicio resultante del retraso en la entrega.</p> <p>El Operador de Transporte Multimodal será responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, sólo cuando el expedidor haya hecho una declaración de interés en la entrega en un plazo determinado y que éste haya sido aceptado por el Operador de Transporte Multimodal.</p>	<p>produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 7; a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes, o cualquier otra de las personas a que se refiere el artículo 8, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.</p> <p>No obstante, el Operador de Transporte Multimodal no será responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que el expedidor haya hecho una declaración de interés en la entrega dentro de un plazo determinado y ésta haya sido aceptada por el Operador de Transporte Multimodal.</p>	<p>cuando las mercancías estaban bajo su custodia, en los términos del artículo 6° y 7°, siendo presumida su culpa, de la cual sólo podrá eximirse de responsabilidad por los hechos previstos en el artículo 10°.</p> <p>El Operador de Transporte Multimodal sólo será responsable por los perjuicios resultantes del atraso en la entrega, si el expedidor hubiere hecho una declaración de interés en la entrega en un plazo determinado y si la misma hubiere sido aceptada por el Operador de Transporte Multimodal.</p>
<p>EXONERACION DE RESPONSABILIDAD</p>	<p>Artículo 10. No obstante lo dispuesto en el artículo 9, el Operador de Transporte Multimodal no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas, si prueba que el hecho que ha causado tales pérdidas, daño o retraso ha sucedido durante ese transporte en una o más de las circunstancias siguientes:</p>	<p>Artículo 12. No obstante lo dispuesto en el artículo 10, el Operador de Transporte Multimodal no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas, si prueba que el hecho que ha causado tales pérdidas, daño o retraso ha sucedido durante ese transporte, en una o más</p>	<p>Artículo 10. El Operador de Transporte Multimodal no será responsable si prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas sobrevinieron durante ese transporte en una o más de las circunstancias siguientes:</p>

		de las circunstancias siguientes:	
ACTO U OMISIÓN DEL EXPEDIDOR	-acto u omisión del expedidor, consignatario o propietario de las mercancías, o de su representante o agente;	-Acto u omisión del expedidor, consignatario o de su representante o agente;	a)Acto o hecho imputable al expedidor o al destinatario o al consignatario de la carga, o a sus agentes, representantes o apoderados.
CONDICIÓN DEFECTUOSA DEL EMBALAJE	-insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías;	Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías;	
MANIPULEO DEL EXPEDIDOR	-manipuleo, carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el expedidor, el consignatario o el propietario de las mercancías o por su representante o agente;	-Manipuleo, carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el expedidor, el consignatario o por su representante o agente;	
VICIO OCULTO DE LA CARGA	-vicio propio u oculto de las mercancías;	-Vicio propio u oculto de las mercancías;	b)Vicio propio u oculto de la carga.
HUELGA	-huelga, lock out, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del Operador de Transporte Multimodal debidamente comprobados.	-Huelga, lock-out, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del Operador del Transporte Multimodal, debidamente comprobados.	d)Huelgas, motines o lock-outs.

			<p>c) fuerza mayor o caso fortuito debidamente comprobados.</p> <p>e) Dificultades impeditivas del transporte y otros actos fuera del control del Operador de Transporte Multimodal debidamente comprobados, no existiendo otra forma de cumplir el contrato.</p> <p>El Operador de Transporte Multimodal y todas las personas físicas o jurídicas que intervengan por disposición del mismo para movimiento de las cargas, serán responsables por el aumento de las pérdidas, daños o averías y atrasos en la entrega de las mercancías a que dieran causa, a pesar que no admitan tal responsabilidad.</p>
--	--	--	--

<p>LIMITES DE RESPONSABILIDAD</p>	<p style="text-align: center;">LIMITES DE RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL</p> <p>Artículo 11. La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará según el valor de ellas en el lugar y momento de entrega al Consignatario o en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal, debieron ser entregadas.</p> <p>El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización que tengan en una bolsa de mercancías o, en su defecto con arreglo al precio que tengan en el mercado o, si no se dispusiese de esa cotización ni de ese precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.</p>	<p style="text-align: center;">Limitación de la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal</p> <p>Artículo 13. La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará según el valor de éstas en el lugar y el momento de su entrega al consignatario o en el lugar y el momento en que, de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal, debieran haber sido entregadas.</p> <p>El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización que tengan en una bolsa de mercancías o, en su defecto, con arreglo al precio que tengan en el mercado o, si no se dispusiere de esa cotización ni de ese precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.</p>	<p style="text-align: center;">Límites de Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal</p> <p>Artículo 12. La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará según el valor de ellas en el lugar y en el momento de la entrega al consignatario o en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el contrato de Transporte Multimodal, deberían haber sido entregadas.</p> <p>El valor de las mercancías se determinará teniendo en cuenta la cotización que tengan en una bolsa de mercancías, o en su ausencia, observando el precio que tengan en el mercado o, si no se dispusiera de esa cotización ni de su precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.</p>
	<p>Artículo 12. Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el Expedidor antes de que el Operador de Transporte Multimodal las haya tomado bajo su custodia y que hayan sido consignados en el Documento de</p>	<p>Artículo 14. A menos que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el expedidor antes de que el Operador de Transporte Multimodal las haya tomado bajo su custodia y que</p>	<p>Artículo 13. Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el Expedidor antes que el Operador de Transporte Multimodal las haya tomado bajo</p>

	<p>Transporte Multimodal, el Operador de Transporte Multimodal no será ni podrá ser tenido por responsable en ningún caso de la pérdida o el daño de las mercancías por una suma que exceda del equivalente a 666.67 DEG por bulto o por unidad o a 2 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.</p>	<p>hayan sido consignados en el Documento de Transporte Multimodal, la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías estará limitada a una suma máxima equivalente a 666.67 DEG por bulto o por unidad o a 2,00 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esa cantidad es mayor.</p>	<p>su custodia, y que hayan sido consignados en el Documento de Transporte Multimodal, el Operador de Transporte Multimodal no será ni podrá ser tenido por responsable en ningún caso de la pérdida o el daño de las mercancías por una suma que exceda del límite de responsabilidad que establezca cada Estado Parte conforme la declaración formulada por cada uno de ellos en el Anexo I, que forma parte del presente Acuerdo. Sin perjuicio de ello, los Estados Parte acuerdan que esos límites de responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal podrán modificarse comunicándolo a los demás Estados Parte.</p>
<p>ANEXO REGLAMENTARIO DE LOS LIMITES DE RESPONSABILIDAD</p>			<p>ANEXO I LIMITE DE RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL</p> <p>El límite de reponsabilidad para el Operador de Transporte Multimodal conforme al Artículo 13 del presente Acuerdo será:</p> <p>1 - Para Argentina - a menos que la naturaleza o el valor de las</p>

			<p>mercancías hayan sido declarados por el expedidor antes que el Operador de Transporte Multimodal los haya tomado bajo su custodia y consignadas en el documento de transporte multimodal, la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal no podrá exceder, en caso de pérdida total o parcial, avería o atraso en la entrega de la mercancía por un valor superior al de 400 pesos argentinos oro por kilogramo del volumen o pieza afectada, o de 10 pesos argentinos oro por kilo del volumen o piezas afectadas, si este valor fuera superior.</p> <p>2 - Para Brasil - el equivalente a 666,67 DEG por volumen o unidad de carga, o por 2 (dos) DES por kilo de peso bruto e las mercancías perdidas o dañificadas, si este valor fuera superior.</p> <p>3 - Para Paraguay - el equivalente a 666,67 DEG por volumen o unidad de carga, o por 2 (dos) DEG por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañificadas, si este valor fuera superior.</p>
--	--	--	---

			4 - Para Uruguay - el equivalente a 666,67 DEG por volumen o unidad de carga, o por 2 (dos) DEG por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañificadas, si este valor fuera superior.
	<p>Artículo 13. Si un contenedor, una paleta o un elemento análogo de transporte es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el documento de transporte multimodal esté contenido en ese elemento de transporte, se considerará como un bulto o unidad transportada. Si se omite la mención señalada en el referido documento, todas las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una sola unidad de carga transportada.</p>	<p>Artículo 15. Si un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada, que según el Documento de Transporte Multimodal esté contenido en ese elemento de transporte, se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Si se omite la mención señalada en el referido documento, todas las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una sola unidad de carga transportada.</p>	<p>Artículo 14. Si un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada, que según el Documento de Transporte Multimodal esté contenido en ese elemento de transporte, se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Si se omite la mención señalada en el referido documento, todas las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una sola unidad de carga transportada.</p>
	<p>Artículo 14. No obstante lo dispuesto en el artículo 13, cuando la pérdida o el daño de las mercancías no se hayan producido en una fase determinada del Transporte Multimodal Internacional y éste no incluya, conforme al contrato el porte de mercancías, tramo por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal estará limitada a una suma que no exceda de 8,33</p>	<p>Artículo 16. No obstante lo dispuesto en los artículos 14 y 15, si el transporte multimodal no incluye, conforme al contrato, el transporte de mercancías por mar o vías de navegación interior, la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal estará limitada a una suma máxima equivalente a 8,33 DEG por kilogramo de peso bruto de las</p>	



	DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.	mercancías perdidas o dañadas.	
	<p>Artículo 15. Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del Transporte Multimodal respecto de la cual un convenio internacional aplicable o la ley nacional imperativa hubiera establecido otro límite de responsabilidad de haberse concertado un contrato de transporte distinto para esa fase determinada del transporte, el límite de la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal por tal pérdida o daño se determinará a tenor de lo dispuesto (en ese) convenio o ley nacional imperativa.</p>	<p>Artículo 17. Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del Transporte Multimodal respecto de la cual un convenio internacional aplicable o la ley nacional imperativa hubiera establecido otro límite de responsabilidad, de haberse concertado un contrato de transporte distinto para esa fase determinada del transporte, el límite de responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal por tal pérdida o daño se determinará al tenor de lo dispuesto en ese convenio o ley nacional imperativa.</p>	<p>Artículo 15. Cuando la pérdida o daño de las mercancías se haya producido en una fase determinada del Transporte Multimodal respecto de la cual un Convenio Internacional aplicable o una Ley imperativa en ese país establecieron otro límite de responsabilidad, el límite de responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal por tal pérdida o daño se determinará a tenor de lo dispuesto en ese convenio o en esa Ley imperativa.</p>
	<p>Artículo 16. La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, o de cualquier pérdida o daño indirectos que no sean la pérdida o daño de las mercancías, estará limitada a una suma que no exceda al equivalente al flete que deba pagarse en virtud del Contrato de Transporte Multimodal (<u>por el transporte multimodal</u>).</p>	<p>Artículo 18. Si el Operador de Transporte Multimodal fuere responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega o de cualquier pérdida o daños indirectos distintos de la pérdida o el daño de las mercancías, su responsabilidad estará limitada a una suma que no excederá del equivalente al flete que deba pagarse por el transporte multimodal en virtud del contrato respectivo.</p>	<p>Artículo 16. Si el Operador de Transporte Multimodal fuere responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega o de cualquier pérdida o daños indirectos distintos de la pérdida o el daño de las mercancías, su responsabilidad estará limitada a una suma que no excederá del equivalente al flete que deba pagarse por el Transporte Multimodal en virtud del contrato respectivo.</p>
	Artículo 17. La responsabilidad acumulada	Artículo 19. La responsabilidad acu-	Artículo 17. La responsabilidad

	del Operador de Transporte Multimodal no excederá del límite de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.	mulada del Operador de Transporte Multimodal no excederá de los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.	acumulada del Operador de Transporte Multimodal no excederá los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.
	Artículo 18. El Operador de Transporte Multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión realizada por el Operador de Transporte Multimodal, con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o en forma imprudente, dolosa o a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.	Artículo 20. El Operador de Transporte Multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión imputable a él, realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.	Artículo 18. El Operador de Transporte Multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión realizada por el Operador de Transporte Multimodal, con dolo o culpa grave.
			Artículo 19. Cuando la pérdida total o parcial, la avería o el retraso en la entrega de las mercancías se haya localizado en un tramo del transporte claramente identificado, quien opere en dicho tramo será solidariamente responsable con el Operador de Transporte Multimodal, sin perjuicio del derecho de repetición de este último por el importe pagado en razón de la responsabilidad solidaria.
	OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR	Responsabilidad del expedidor	CAPITULO V Responsabilidad del Expedidor

	<p>Artículo 19. Se considerará que el expedidor garantiza al Operador de Transporte Multimodal, la exactitud, en el momento en que él toma las mercancías bajo su custodia, de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso, que haya proporcionado por sí o por medio de otro que actúe en su nombre para su inclusión en el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal.</p>	<p>Artículo 21. El expedidor, ya sea que actúe directamente o por interpósita persona, garantizará al Operador de Transporte Multimodal la exactitud de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, si fuera el caso, a su carácter de peligrosas, en el momento en que éste tome las mercancías bajo su custodia para su inclusión en el Documento de Transporte Multimodal.</p>	<p>Artículo 20. Se considerará que el expedidor garantiza al Operador de Transporte Multimodal, la exactitud, en el momento en que él toma las mercancías bajo su custodia, de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso que haya proporcionado por sí o por medio de otro que actúe en su nombre para su inclusión en el Documento de Transporte Multimodal.</p>
	<p>Artículo 20. El expedidor indemnizará al Operador de Transporte Multimodal por los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el artículo anterior.</p>	<p>(párrafo 2, Art. 21) El expedidor indemnizará al Operador de Transporte Multimodal de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el párrafo anterior...</p>	<p>(párrafo 2, Art. 20) El expedidor indemnizará al Operador de Transporte Multimodal de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos antes mencionados.</p>
	<p>Artículo 21. En relación a los artículos 19 y 20, el expedidor seguirá siendo responsable, aún cuando haya transferido el Documento de Transporte Multimodal.</p>	<p>(párrafo 2, Art, 21)...y seguirá siendo responsable aún cuando haya transferido el Documento de Transporte Multimodal.</p>	<p>(párrafo 3, Art. 20) El expedidor seguirá siendo responsable aún cuando haya transferido el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal.</p>
	<p>Artículo 22. El derecho del Operador de Transporte Multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato</p>	<p>(párrafo 3, Art. 21) El derecho del Operador de Transporte Multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en</p>	<p>(párrafo 4, Art. 20) El derecho del Operador de Transporte Multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su</p>

	de transporte multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.	virtud del Contrato de Transporte Multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.	responsabilidad en virtud del Contrato de Transporte Multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.
	<p style="text-align: center;">RETRASOS EN LA ENTREGA Y PERDIDA DEFINITIVA</p> <p>Artículo 23. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un Operador de Transporte Multimodal diligente.</p>	<p>Artículo 11. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un Operador de Transporte Multimodal diligente.</p>	<p>Artículo 11. El atraso en la entrega ocurre cuando las mercancías no sean entregadas dentro del plazo expresamente acordado entre las partes o en ausencia de tal acuerdo, dentro de un plazo que pueda razonablemente, ser exigido al Operador de Transporte Multimodal, tomando en consideración las circunstancias del caso.</p>
	<p>Artículo 24. Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los noventa días calendario siguientes a la fecha de entrega, determinada de conformidad con el artículo anterior, el consignatario o cualquier otra persona con derecho a reclamar las mercancías podrá, a falta de prueba en contrario, considerarlas perdidas.</p>	<p>(párrafo 2, Art. 11) Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los noventa días calendario siguientes a la fecha de entrega, determinada de conformidad con el párrafo anterior, el consignatario o cualquier otra persona con derecho a reclamar las mercancías podrá, a falta de prueba en contrario, considerarlas perdidas.</p>	<p>(párrafo 2, Art. 11) Si las mercancías no fueran entregadas dentro de los 90 días corridos después de la fecha de entrega establecida de conformidad con lo dispuesto en este Artículo, el consignatario o cualquier otra persona con derecho a reclamar las mercancías podrá considerarlas perdidas.</p>
	<p style="text-align: center;">AVISO DE PERDIDAS O DAÑO DE LAS MERCANCIAS</p>	<p style="text-align: center;">Avisos, reclamaciones, acciones y prescripción</p>	<p style="text-align: center;">CAPITULO VI De los Avisos, Reclamaciones, Acciones y Prescripciones</p>

	<p>Artículo 25. A menos que el Consignatario dé aviso por escrito al Operador de Transporte Multimodal de la pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, en el momento en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del Consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el Operador de Transporte Multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el Documento de Transporte Multimodal.</p>	<p>Artículo 22. A menos que el consignatario avise por escrito al Operador de Transporte Multimodal la pérdida o daño, especificando la naturaleza general de éstas, en el momento en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, que el Operador de Transporte Multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el Documento de Transporte Multimodal.</p>	<p>Artículo 21. A menos que el consignatario o destinatario avise, por escrito, al Operador de Transporte Multimodal de la pérdida o daño especificando la naturaleza de los mismos, en el momento en que las mercancías le fueran puestas en su poder, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el Operador de Transporte Multimodal las entregó tal como fueron descritas en el Documento de Transporte Multimodal.</p>
	<p>Artículo 26. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes se aplicará igualmente la presunción establecida en el artículo anterior, si no se da aviso por escrito dentro de los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del Consignatario.</p>	<p>(párrafo 2, Art. 22) Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, se aplicará igualmente la presunción del párrafo precedente, si no se da aviso por escrito dentro de los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.</p>	<p>(párrafo 2, Art. 21) Cuando la pérdida o daño no fueran aparentes, será igualmente aplicable el contenido del párrafo primero, en el caso en que no sea presentado por escrito el aviso antes de seis días desde que las mercancías fueran puestas en poder del consignatario o destinatario</p>
	<p>A los efectos de este artículo se considerará (<u>que</u>) el aviso dado a una persona que actúe por cuenta del Operador de Transporte Multimodal, incluída cualquier persona a cuyos servicios éste recurra en el lugar de entrega de las mercancías transportadas, ha sido dad(<u>o</u>) al Operador de Transporte Multimodal.</p>		<p>(párrafo 3, Art. 21) A los efectos de este artículo se considerará que el aviso dado a una persona que actúe por cuenta del Operador de Transporte Multimodal, incluída cualquier persona a cuyos servicios esté recurra en el lugar de entrega de las mercancías transportadas, ha sido dada al</p>

			Operador de Transporte Multimodal.
			En caso de daño o faltante, se labrará acta de avería, asegurándose a las partes interesadas el derecho de verificación, de acuerdo con la legislación vigente y observando, además, las estipulaciones del contrato de seguro, cuando las hubiere.
RECLAMACIONES DERIVADAS POR LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL	<p>RECLAMACIONES DERIVADAS POR LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL</p> <p>Artículo 27. El presente Acuerdo se aplica a todas las reclamaciones que se dirijan contra el Operador de Transporte Multimodal, derivadas del cumplimiento del contrato de transporte multimodal, independientemente de que la reclamación se funde en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual.</p> <p>Asimismo, el presente Acuerdo se aplicará a todas las reclamaciones que se dirijan en relación con el cumplimiento del contrato de transporte multimodal contra cualquier empleado o agente del Operador de Transporte Multimodal o contra cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra</p>	<p>Artículo 24. Las normas de la presente Decisión se aplicarán a todas las reclamaciones que se dirijan contra el Operador de Transporte Multimodal en relación con el cumplimiento del Contrato de Transporte Multimodal, independientemente que la reclamación se funde en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual.</p> <p>Asimismo, se aplicarán a todas las reclamaciones relacionadas con el cumplimiento del Contrato de Transporte Multimodal que se</p>	

	<p>para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, independientemente de que tales reclamaciones se funden en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual, y la responsabilidad acumulada del Operador de Transporte Multimodal y de esos empleados, agentes u otras personas, no excederá de los límites establecidos en los Artículos (12),14, 15, 16, 17 (y) 18 (y 19).</p>	<p>dirijan contra cualquier empleado o agente del Operador de Transporte Multimodal o contra cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento de dicho contrato, independientemente que tales reclamaciones se funden en la responsabilidad contractual o extracontractual. La responsabilidad acumulada del Operador de Transporte Multimodal y de sus empleados, agentes u otras personas contratadas por aquél no excederá de los límites establecidos en los artículos 14 a 19.</p>	
	<p>JURISDICCION Y COMPETENCIA</p> <p>Artículo 28. A elección del demandante o de quien actúe en su nombre, serán competentes para conocer las acciones relacionadas con el Contrato de Transporte Multimodal de mercancías realizado en base al presente Acuerdo, los Jueces y Tribunales que correspondan:</p>	<p>Jurisdicción y competencia</p> <p>Artículo 25. A elección del demandante, las acciones legales emanadas de los Contratos de Transporte Multimodal serán conocidas por los Jueces o Tribunales competentes de cualquiera de los lugares siguientes, de conformidad con la Ley del país respectivo:</p>	<p>ANEXO II SOLUCION DE CONTROVERSIAS</p> <p>(válido hasta que entre en vigor el Protocolo sobre Jurisdicción en Materia de Transporte)</p> <p>Artículo 1. A elección del demandante o de quien actúe en su nombre, serán competentes para conocer las acciones relacionadas con el Contrato de Transporte Multimodal de Mercancías realizadas en base al presente Acuerdo, los Tribunales que correspondan...</p>

	a)(<u>AI</u>)El del domicilio principal del Operador de Transporte Multimodal;	a)El del domicilio principal del Operador de Transporte Multimodal;	(Art. 1, Anexo II)...al domicilio del establecimiento principal del demandado o del agente o representante que intervino en la operación de Transporte Multimodal...
	b)(<u>AI</u>)El del lugar de celebración del Contrato de Transporte Multimodal;	b)El del lugar de celebración del Contrato de Transporte Multimodal;	
	c)(<u>AI</u>)El del lugar donde se haya tomado las mercancías bajo custodia para el Transporte Multimodal; o	c)El del lugar donde se haya tomado las mercancías bajo custodia para el Transporte Multimodal; o	
	d)(<u>AI</u>)El del lugar de entrega de las mercancías;	d)El del lugar de entrega de las mercancías;	...o, del lugar de entrega o donde deberían haber sido entregadas las mercaderías.
		e)Cualquier otro lugar designado al efecto en el Contrato de Transporte Multimodal y consignado en el Documento de Transporte Multimodal.	
	Será nula y sin efecto toda estipulación contenida en el documento o el contrato de transporte multimodal que limite la facultad de elección del demandante.		

	<p>Artículo 29. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 28, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa a los Contratos de Transporte Multimodal sea sometida a arbitraje, en cuyo caso la designación del árbitro se hará después de presentada la reclamación.</p> <p>Las acciones legales se interpondrán ante el árbitro o tribunal arbitral que resulte competente de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 28, el que estará obligado a aplicar las disposiciones del presente Acuerdo.</p>	<p>Artículo 26. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo precedente, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa a los Contratos de Transporte Multimodal sea sometida a arbitraje, en cuyo caso la designación del árbitro se hará después de presentada la reclamación.</p> <p>Las acciones legales se interpondrán ante el árbitro o tribunal arbitral que resulte competente de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25, el que estará obligado a aplicar las disposiciones de la presente Decisión.</p>	<p>Artículo 2 (Anexo II). Las partes podrán pactar por escrito luego de ocurrido el hecho, que toda controversia relativa al contrato de Transporte Multimodal sea sometida a arbitraje en consonancia con las reglas que las partes establecen.</p> <p>El procedimiento arbitral así instituido deberá aplicar las disposiciones del presente Acuerdo.</p> <p>Las acciones legales se interpondrán ante el tribunal arbitral que resulte competente de conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior el que estará obligado a aplicar las disposiciones del presente Acuerdo.</p>
			<p>Artículo 23. Las controversias que surjan entre los Estados Parte como resultado de la aplicación, interpretación o incumplimiento de las disposiciones contenidas en</p>

			<p>el presente Acuerdo, serán resueltas mediante negociaciones técnicas directas.</p> <p>Artículo 24. Si, mediante tales negociaciones, no se alcanzase un acuerdo o si la controversia solo fuera solucionada parcialmente, se aplicarán los procedimientos previstos en el sistema de solución de controversias vigente entre los Estados Parte del Tratado de Asunción.</p>
PRESCRIPCION	PRESCRIPCION	<p>Artículo 30. Salvo acuerdo expreso en contrario, el Operador de Transporte Multimodal, quedará exonerado de toda responsabilidad en virtud de lo dispuesto en el presente Acuerdo, si no se entabla acción judicial o arbitraria dentro de un plazo de nueve meses contados desde:</p>	<p>Artículo 23. Salvo acuerdo expreso en contrario, el Operador de Transporte Multimodal quedará exonerado de toda responsabilidad en virtud de lo dispuesto en la presente Decisión si no se entabla acción judicial o arbitral dentro de un plazo de nueve meses contados desde...</p>
	<p>a)la entrega de las mercancías;</p> <p>b)la fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas;</p>	<p>...la entrega de las mercancías o, si éstas no han sido entregadas,...</p> <p>...desde la fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas</p>	<p>...contando este plazo desde el día de entrega de la carga en destino, o si ello no ocurrió, delnonagésimo día contado a partir de los plazos que surgen del</p>

	<p>c) la fecha en que, de conformidad con el artículo (24)11, la falta de entrega de las mercancías hubiera dado al Consignatario el derecho a considerarlas perdidas.</p>	<p>o... ...desde la fecha en que, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 11 párrafo final, la falta de entrega de las mercancías hubiere dado al consignatario el derecho a considerarlas perdidas.</p>	<p>artículo 11</p>
	<p style="text-align: center;">Capítulo Tercero OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL AUTORIZACION Y REGISTRO DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL</p> <p>Artículo 31. Para ejercer la actividad de Operador de Transporte Multimodal en cualquiera de los países signatarios, será necesario estar inscrito en el Registro respectivo a cargo del Organismo Nacional Competente del país signatario.</p>	<p style="text-align: center;">CAPITULO IV DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL</p> <p>Artículo 30. Para ejercer la actividad de Operador de Transporte Multimodal en cualquiera de los Países Miembros, será necesario estar inscrito en el registro respectivo a cargo del organismo nacional competente del País Miembro.</p>	<p style="text-align: center;">CAPITULO VIII De los Operadores de Transporte Multimodal</p> <p>Artículo 25. Para ejercer la actividad de Operador de Transporte Multimodal en cualquiera de los Estados Parte, será necesario estar inscrito en el Registro respectivo a cargo del Organismo Nacional Competente de cada Estado Parte.</p>
	<p>Artículo 32. El Certificado de Registro otorgado por el Organismo Nacional Competente de cualquiera de los Países Signatarios autorizará al Operador de Transporte Multimodal para operar en los demás Países Signatarios, cuyos Organismos Nacionales competentes convalidarán formalmente esa autorización.</p>	<p>Artículo 31. El registro efectuado por el Organismo Nacional Competente de uno de los Países Miembros, faculta al Operador de Transporte Multimodal para operar en ese país y en los restantes Países Miembros en los cuales desee operar...</p>	<p>Artículo 26. El Certificado de Registro otorgado por el Organismo Nacional Competente de cualquiera de los Estados Parte autorizará al Operador de Transporte Multimodal para operar en los restantes Estados Parte.</p>

		...(Artículo 31)...El Certificado de Registro otorgado por dicho organismo constituye la constancia de la autorización para ejercer la actividad.	
	Artículo 33. Los Operadores de Transporte Multimodal constituídos y establecidos en un tercer país, deberán inscribirse o registrarse en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal de cada uno de los Países Signatarios en los que deseen operar.	Artículo 38. Los Operadores de Transporte Multimodal constituídos y establecidos fuera de la Subregión Andina, podrán también prestar servicio de transporte multimodal en los países del Acuerdo de Cartagena, para lo cual deberán solicitar su inscripción en cada uno de los Países Miembros en los que deseen operar.	
	Artículo 34. El registro mantendrá su vigencia siempre que no medie comunicación oficial y por escrito del Organismo Nacional Competente que lo otorgó, al Operador de Transporte Multimodal, sobre la suspensión o anulación del Certificado de Registro, por dejar de cumplir los requisitos que lo habilitan para operar establecidos en el presente Acuerdo o en la legislación nacional correspondiente.	(párrafo 3, Art. 31) El registro mantendrá su vigencia, siempre que no medie una comunicación oficial y por escrito del Organismo Nacional Competente al Operador de Transporte Multimodal y a la Junta del Acuerdo de Cartagena, sobre su cancelación. Asimismo, el Organismo Nacional Competente podrá disponer la suspensión o cancelación del Certificado de Registro.	(párrafo 3, Art. 26) La inscripción mantendrá su vigencia en los términos del artículo 29º siempre que no medie una comunicación oficial y por escrito del Organismo Nacional Competente al Operador de Transporte Multimodal y a los demás organismos similares sobre la suspensión o cancelación en dicho registro.
	Artículo 35. El Organismo Nacional Competente de cada País comunicará	(párrafo 2, Art. 31) El Organismo Nacional Competente informará por	(párrafo 2, Art. 26) Cada Organismo Nacional Competente

	<p>oportunamente a los restantes Países Signatarios del presente Acuerdo, el otorgamiento de los Certificados de Registro, así como de las modificaciones que en ellos se introduzcan, sus suspensiones y cancelaciones.</p>	<p>escrito a la Junta del Acuerdo de Cartagena, tanto de los Operadores de Transporte Multimodal registrados, como de las modificaciones que se introduzcan al Registro respectivo, acompañando los documentos del caso. La Junta, a su vez, hará de conocimiento esta información a los demás Países Miembros.</p>	<p>de los restantes Estados Partes informará por escrito a sus similares de los demás Estados Partes tanto de los Operadores de Transporte Multimodal registrados ante él, como de las modificaciones que se introduzcan al registro respectivo, acompañando los documentos del caso.</p>
	<p>Artículo 36. Cuando uno de los Organismos Nacionales Competentes adopte medidas que afecten las disposiciones del presente Acuerdo en sus respectivas jurisdicciones, deberá ponerlas en conocimiento de los otros Organismos Nacionales Competentes.</p> <p>Cada País Signatario resolverá de acuerdo a su legislación nacional los actos u omisiones en que incurra el Operador de Transporte Multimodal en el ejercicio de su actividad conforme a las disposiciones del presente Acuerdo.</p>		
	<p>REQUISITOS PARA LA OBTENCION Y EMISION DEL CERTIFICADO DE REGISTRO</p> <p>Artículo 37. Para poder inscribirse en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, el interesado deberá presentar una solicitud ante el Organismo Nacional Competente respectivo, y acreditar el cum-</p>	<p>Artículo 32. Para ser inscrito en el Registro de Operadores del Transporte Multimodal, el interesado deberá presentar una</p>	<p>Artículo 27. Para poder inscribirse en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, el interesado deberá presentar una</p>

	plimiento de los siguientes requisitos:	solicitud ante el Organismo Nacional Competente respectivo y acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:	solicitud ante el Organismo Nacional Competente respectivo, y acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:
	a) Poseer la capacidad legalmente requerida por las normas generales del país ante quién se solicita la inscripción;	a) Poseer capacidad legal, requerida por las normas del país ante el cual se solicita el Registro;	a) Poseer la capacidad legalmente requerida por las normas generales del Estado Parte al cual se solicita la inscripción;
	b) Contar con representación legal y suficiente y domicilio establecido en el País Signatario ante el cual solicite su inscripción, así como en los demás países signatarios en los cuales pretenda operar;	b) Contar con representación legal suficiente y domicilio establecido en el País Miembro ante el cual se solicita el Registro, así como en los Países Miembros en los que desee operar;	b) Contar con representación legal suficiente y domicilio establecido en el Estado Parte ante el cual solicite la inscripción, así como en los demás Estados Parte en los cuales se pretenda operar;
	c) Acreditar y mantener un patrimonio mínimo realizable y libre de gravámenes equivalente a 80.000 DEG u otorgar una garantía real, financiera o personal por un monto equivalente y a satisfacción del Organismo Nacional Competente; y,	d) Mantener un patrimonio mínimo equivalente a 80.000 DEG, u otorgar una garantía equivalente.	c) Acreditar y mantener un patrimonio mínimo en bienes o equipos equivalente a 80.000 DEG o aval bancario o seguro de caución por el mismo importe afectado en garantía a favor del Organismo Nacional Competente.
	d) Para poder operar, los Operadores de Transporte Multimodal deberán contar con una póliza de seguros contratada con una compañía instalada en uno de los países signatarios que cubra su responsabilidad civil (contractual o extracontractual) en relación a las mercancías bajo su custodia, sin	c) Contar con una póliza de seguro, una cobertura de un Club de Protección e Indemnización, o alternativas de carácter financiero que cubra el pago de las obligaciones por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías, derivadas de los	Artículo 30. Para poder operar, los Operadores de Transporte Multimodal deberán contar con una póliza de seguros que cubran su responsabilidad civil en relación a las mercancías bajo su custodia, sin perjuicio de los seguros establecidos en la

	perjuicio de los seguros establecidos en la legislación de cada país.	contratos de transporte multimodal, así como los riesgos extracontractuales;	legislación de cada Estado Parte.
	Artículo 38. El Organismo Nacional Competente otorgará el correspondiente Certificado de Registro o lo denegará mediante Resolución fundada dentro de un plazo no mayor de 60 días calendario, contados a partir de la fecha en que se acreditó el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 37.	Artículo 33. El organismo nacional competente extenderá el correspondiente Certificado de Registro o lo denegará mediante Resolución motivada, dentro del plazo no mayor de 60 días calendario, contados a partir de la fecha en que se acreditó el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 32.	Artículo 28. El Organismo Nacional Competente extenderá el correspondiente Certificado de Registro o lo denegará mediante Resolución fundada dentro de un plazo no mayor de 60 días calendario, contados a partir de la fecha en que se acreditó el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 27. Artículo 29. La vigencia de la inscripción será por 10 años, prorrogable por períodos iguales.
	<p style="text-align: center;">Capítulo Cuarto APLICACION Y SEGUIMIENTO</p> <p>Artículo 39. Los Países Signatarios designarán, en un plazo máximo de 90 días, a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, los Organismos Nacionales Competentes para la aplicación del presente Acuerdo en sus respectivas jurisdicciones.</p>	<p style="text-align: center;">Organismos Nacionales Competentes</p> <p>Artículo 40. Los Organismos Nacionales competentes designados por los Países Miembros serán los responsables de la aplicación integral de la presente Decisión en sus respectivos territorios.</p>	
	Cualquier modificación en la designación		

	de los Organismos Nacionales Competentes deberá ser comunicada a las demás Partes.		
		Artículo 41. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior y de las demás atribuciones que se le confieren en virtud de la presente Decisión, los organismos nacionales competentes de los Países Miembros tendrán a su cargo la coordinación de todos los aspectos correspondientes al transporte multimodal con los usuarios, operadores, autoridades y organismos nacionales e internacionales.	
	Artículo 40. Dichos Organismos Nacionales Competentes constituirán una Comisión encargada de la evaluación permanente del presente Acuerdo.	Del Consejo de Integración Física. Artículo 39. El Consejo de Integración Física, creado mediante la Decisión 71 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, será el encargado de...	
	La Comisión tendrá las siguientes funciones y atribuciones: a) velar por el cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo y resolver los problemas que se presenten	...velar por el cumplimiento y la aplicación de la presente Decisión.	

	<p>en su aplicación;</p> <p>b)adoptar las medidas que faciliten el cumplimiento de los objetivos y disposiciones del Acuerdo;</p> <p>c)asegurar la correcta interpretación y aplicación de los compromisos adoptados por los países signatarios en el marco del presente Acuerdo;</p> <p>d)aprobar y modificar los documentos armonizados que se requieran para la aplicación del Acuerdo, incluyendo las instrucciones y notas explicativas correspondientes;</p> <p>e)proponer las modificaciones y ajustes que se consideren necesarios para el perfeccionamiento del Acuerdo; y</p> <p>f)las demás que le sean encomendadas por los países signatarios.</p>		
		<p>El Consejo contará con una Secretaría Técnica Permanente que será ejercida por la Junta del Acuerdo de Cartagena y estará apoyado por una Secretaría Pro-Tempore a cargo del País Miembro que ejerza la presidencia, conforme a lo establecido en el reglamento respectivo.</p>	

	<p>Artículo 41. La Comisión se reunirá anualmente para evaluar la aplicación del Acuerdo y sus decisiones se adoptarán por consenso.</p> <p>La Comisión podrá reunirse en forma extraordinaria a solicitud de cualquiera de los países signatarios, cuando se presenten problemas o temas que requieran un tratamiento urgente.</p>		
	<p>Artículo 42. La Comisión podrá invitar a representantes de otros Organismos de la Administración Pública, del Sector Privado, o de Organizaciones Internacionales, para asesorarla en el cumplimiento de sus funciones y facilitar la aplicación del Acuerdo.</p>		
		<p>(párrafo 2, Art. 39) El Consejo contará con una Secretaría Técnica Permanente que será ejercida por la Junta del Acuerdo de Cartagena y estará apoyado por una Secretaría Pro-Tempore a cargo del País Miembro que ejerza la Presidencia, conforme a lo establecido en el reglamento respectivo.</p>	
	<p>Capítulo Quinto DISPOSICIONES GENERALES</p>	<p>CAPITULO V DISPOSICIONES VARIAS</p>	<p>CAPITULO IX Disposiciones Complementarias</p>
	<p>Artículo 43. El presente Acuerdo no implica bajo ninguna circunstancia,</p>	<p>Artículo 37. Las disposiciones de la presente Decisión no implican, bajo</p>	

	<p>restricción alguna a las facilidades sobre transporte o libre tránsito de mercancías que los Países Signatarios se hayan otorgado o se otorguen entre sí o con terceros países, mediante acuerdos o tratados bilaterales o multilaterales.</p>	<p>ninguna circunstancia, restricción alguna a las facilidades que los países se hayan otorgado o se otorguen entre sí, mediante acuerdos o tratados bilaterales o multilaterales.</p>	
			<p>Artículo 31. El Transporte Multimodal de mercancías peligrosas se regirá por lo dispuesto en el "Acuerdo sobre Transporte de Productos Peligrosos en el Ambito del Mercosur" y también por lo dispuesto por los Reglamentos Internacionales de ICAO y de IMO, relativos a los transportes aéreos y marítimos respectivamente.</p> <p>La calificación de mercancías peligrosas tendrá como base las recomendaciones de la ONU al respecto.</p>
	<p>Artículo 44. Toda estipulación contenida en el Documento de Transporte Multimodal será nula y no producirá efecto alguno si se aparta directa o indirectamente de las disposiciones del presente acuerdo y, en especial, si se estipulan en perjuicio del expedidor o consignatario. Lo anterior no afectará las</p>	<p>Artículo 27. Toda estipulación contenida en el Documento de Transporte Multimodal será nula y no producirá efecto alguno si se aparta directa o indirectamente de las disposiciones del presente Capítulo y, en especial, si se estipulan en perjuicio del expedidor</p>	<p>Artículo 32. Toda estipulación contenida en el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal será nula y no producirá, de pleno derecho, efecto alguno si se opone directa o indirectamente a las disposiciones del presente Acuerdo y en especial</p>

	<p>demás estipulaciones contenidas en el documento.</p> <p>No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el Operador de Transporte Multimodal podrá, con el consentimiento del expedidor, incrementar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de las disposiciones del presente acuerdo.</p>	<p>o consignatario. Lo anterior no afectará las demás estipulaciones contenidas en el documento.</p> <p>No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el Operador de Transporte Multimodal podrá, con consentimiento del expedidor, incrementar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de las disposiciones de la presente Decisión.</p>	<p>si se estipularen en perjuicio del expedidor y del consignatario o del destinatario. Lo anterior no afectará la validez de las demás estipulaciones.</p> <p>No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el Operador de Transporte Multimodal podrá, con consentimiento del expedidor, aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de las disposiciones del presente Acuerdo.</p>
	<p>Artículo 45. El Operador de Transporte Multimodal no inscrito en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal no podrá acogerse a los límites de responsabilidad establecidos en el presente acuerdo</p>		<p>párrafo 4, Art. 4) El Operador de Transporte Multimodal no inscrito o que no cumpla con los requisitos del presente Acuerdo no podrá invocar el "Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional - MERCOSUR" ni acogerse a los beneficios.</p>
		<p>Artículo 34. Corresponderá a la Junta del Acuerdo de Cartagena, cuando lo considere necesario, dictar los reglamentos que permitan la correcta aplicación de la presente Decisión y coordinar con los Países Miembros las acciones pertinentes orientadas hacia la promoción del</p>	

		<p>transporte multimodal y de sus operadores.</p> <p>Artículo 35. En materia de tributación se aplicarán al transporte multimodal que se realice dentro de la Subregión las disposiciones pertinentes del "Convenio para Evitar la Doble Tributación entre los Países Miembros" aprobado por la Decisión 40 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y las normas que la sustituyan o modifiquen.</p> <p>Artículo 36. Los Países Miembros organizarán y reglamentarán al interior de sus territorios todo lo relacionado con la infraestructura física necesaria para el desarrollo de la actividad a la que se refiere la presente Decisión. En tal sentido, emprenderán acciones destinadas al funcionamiento de zonas aduaneras privadas, almacenes de aduana, puertos secos, terminales de contenedores, espacios para la consolidación y desconsolidación de las cargas y manejo de las unidades de transporte por los Operadores de Transporte Multimodal, de tal manera que sus operaciones se realicen eficientemente y conforme a la presente Decisión.</p>	<p>----</p>
		<p>DISPOSICIONES</p>	

		<p>TRANSITORIAS</p> <p>PRIMERA.- El Consejo de Integración Física, dentro de un plazo de 90 días calendario contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de esta Decisión, pondrá a consideración de la Junta para su aprobación mediante Resolución el contenido y el formato de los documentos necesarios para la aplicación de la presente Decisión.</p> <p>SEGUNDA.- Dentro de los 30 días siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Decisión, los Países Miembros designarán y comunicarán a la Junta del Acuerdo de Cartagena el organismo nacional competente a que se refiere el artículo 40.</p> <p>TERCERA.- La Junta del Acuerdo de Cartagena, dentro de un plazo máximo de 120 días calendario, contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Decisión, dictará la reglamentación necesaria para el Registro de los Operadores de Transporte Multimodal, en la que se considerarán los antecedentes necesarios para acreditar el cumplimiento de los requisitos enunciados</p>	
--	--	--	--



		en el artículo 32, incluyendo la forma de la garantía equivalente y de la póliza de seguro.----	
--	--	---	--

CAPITULO V

ALTERNATIVAS Y DESAFIOS DE LA ARMONIZACIÓN DE LOS MARCOS NORMATIVOS REGIONALES

5.1 Consideraciones generales para una nueva política regional del Transporte Multimodal

El primer punto a considerar en una nueva legislación uniforme del transporte multimodal a nivel sudamericano consiste en que esta norma esté debidamente sustentada en una definición de política de transporte que contenga en primer lugar el objetivo final de facilitar el transporte a los usuarios para lograr un incremento del comercio intraregional e internacional a través de una baja de los costos generalizados de transporte.

Resaltando lo arriba indicado en esta primera premisa, es significativo destacar que una política de transporte adecuada en la región debe sin duda estar orientada en primer lugar a los intereses de los usuarios.

Sucede en mas de un país de la región que las características de la legislación nacional y de aquella que surge de acuerdos bilaterales o multilaterales, posee un alto componente de defensa de los intereses de los transportistas, secundizando en mas de un caso a los intereses de los usuarios.

Esta característica, en mas de un caso, está basada en que en general los lobbies de los intereses de los transportistas poseen un mayor grado de concentración, capacidad técnica particular y dinamismo. Por otro lado los intereses de los dadores de carga suelen estar fragmentados y no desarrollan, en general una alta actividad de participación con las autoridades nacionales y en los foros regionales e internacionales, en los cuales se discuten estas materias.

La segunda consideración política que debería tener una norma a nivel sudamericana, implica que la misma sea una herramienta de alta utilidad para la integración regional. En base a este criterio, la misma debería ser diseñada de forma tal que la misma sea una herramienta eficiente para la integración. En base a esto, esta norma, mas allá de técnicamente considere expresamente las características constitucionales y legales particulares de cada país, esta debería posibilitar los mecanismos para incrementar la integración, a través de la facilitación del comercio interregional.

La tercera consideración política que es trascendente para esta norma, es el concepto medioambiental. De lograr un marco armonizado en la región, se facilitarían las interacciones entre los diferentes modos de transporte, con lo cual se lograría una mas eficiente combinación entre los modos de transporte, con lo cual se obtendría un ahorro de energía significativo y una menor contaminación. Una norma armonizada, debería minimizar en la medida de lo posible el tráfico automotor, produciendo una sustitución del transporte al modo ferroviario y del transporte por agua, fluvial y marítimo.

5.2 Alternativas de adecuación de los marcos normativos regionales

En rigor, se postulan tres alternativas básicas para readecuar los marcos normativos subregionales o nacionales vigentes en los países de la región:

1. Gestar un nuevo marco normativo armonizado de carácter regional
2. procurar la armonización de las normas subregionales
3. buscar una adecuada articulación de las normativas existentes.

Se detallan a continuación la naturaleza y alcance de cada una de ellas.

5.2.1 Normativa Uniforme

La alusión a la uniformidad de las normas jurídicas nos ubica en un plano que conlleva las nociones de unidad temática y unidad de aplicación.

En el primer caso, las materias asumidas por el plexo de que se trate, deberán hallarse circunscriptas a un campo, más o menos basto, del conocimiento jurídico, ordenado hacia las propiedades que motivan su reconocimiento como disciplina autónoma o a las especificidades que justifican un tratamiento diferenciado de otras áreas de la legislación. Surge de ello, que la regulación del multimodalismo, por su naturaleza y finalidad práctica, ha sido pacíficamente aceptada como una materia susceptible obtener una norma propia que concentre el universo de efectos y relaciones que se generan a través de ésta índole de contratación.

Es más, como fuera expuesto al desarrollar los caracteres fundamentales del multimodalismo¹⁸, su propia noción se vincula a la existencia de determinados dispositivos jurídicos, a través de los cuales adquiere razón de ser su tratamiento específico y se motiva la necesidad de su particularizado soporte legislativo.

Sin una adecuada regla jurídica que contenga las soluciones referentes a la noción típica del contrato, el cúmulo de derechos y obligaciones que a su respecto se generan, el papel y posición del operador que concentra -sea de manera única y excluyente o mediante su acumulación con los efectivos transportistas- la responsabilidad derivada de la contratación, la necesidad de unicidad instrumental y documental que permita, no solo probar la convención celebrada al efecto sino también, y fundamentalmente, la cesión de los derechos sobre la propiedad de las mercaderías transportadas durante la ejecución del contrato, siguiendo las reglas de circulación de los denominados papeles de comercio, pasando por un especial régimen en lo que hace a la extensión y exoneración de responsabilidad del transportista, la limitación cuantitativa de esa responsabilidad y la pérdida del derecho de hacerla valer, hasta llegar al sistema de reclamos y acciones, sean directas o de regreso, no nos hallaremos propiamente en el campo del multimodalismo.

¹⁸ Ver Capítulo 1.

En efecto, las variadas denominaciones que se han venido utilizando para caracterizar el sucesivo porte de mercancías a través del uso de distintos y consecutivos modos de transporte hasta llegar a destino, sea las de “transporte combinado”, “transporte intermodal”, “transporte múltiple” u otras, solo describen la situación fáctica -realidad operativa-, del movimiento integral de las cargas en un circuito “gate to gate” con sucesivas interfases en las que éstas se transbordan entre los medios.

La realidad que presenta esta visión que se limita a la enunciación el hecho material bajo observación, donde cada modo participa de la operación en forma estanca e independiente, con multiplicidad de contrataciones, distintos sujetos obligados a la prestación, descomposición de la responsabilidad entre los mismos, sumas complejidades o insalvables obstáculos probatorios en caso de demora, daño o pérdida de los efectos transportados, distintos o inexistentes regímenes de responsabilidad para cada modalidad de transporte utilizada, distintas reglas que rigen los efectos del mandato cuando éste se conviene para facilitar o dinamizar la concertación de los diversos contratos particulares de transporte, etc., no puede encausarse hacia la tipificación del multimodalismo sin acomodar la realidad operativa a reglas jurídicas que universalmente éste reconoce y que fueran sintetizadas en los párrafos precedentes.

Ello así, ya que en definitiva, el multimodalismo constituye la consagración más avanzada del denominado “network system”, es decir otorgar un beneficio claro y justificado a las cargas, que compatibiliza los derechos de quien ejerce la propiedad de ellas con el trascendente papel que el transporte tiene asignado dentro del comercio de bienes.

Sobre la base de éstos conocidos desarrollos no se duda acerca de la unidad temática que en el campo jurídico ostenta la contratación multimodal, y por ende de la necesaria emisión de normas uniformes a su respecto.

El segundo aspecto introducido en el párrafo inicial del presente numeral, hace referencia directa a la aplicación de las normas jurídicas en el espacio.

Los ordenes jurídicos son prioritaria y básicamente de índole nacional, y su aplicación se circunscribe, en principio, al territorio dentro del cual actúa el emisor de dichas normas. Esta facultad, que se desprende históricamente del “principio de soberanía”, involucra no solo la posibilidad y acción de dictar dichas reglas jurídicas, sino también las nociones de jurisdicción y competencia, indispensables para imponerlas con carácter obligatorio asegurando su seguimiento a través de los distintos resortes con que cuentan los estados a tal fin.

Por cierto que las relaciones que se desprenden de los hechos y actos jurídicos trascienden las fronteras políticas de los estados, y consecuentemente el derecho ha acudido también a fijar las reglas que se plasman a través de los tratados y convenciones internacionales para dar solución a la cada vez más vigorosa interacción transnacional. Tanto el Derecho Internacional Público como el Derecho Internacional Privado, son los conductos mediante los cuales se adoptan estas reglas destinadas a dar marco sustancial a las temáticas que por su naturaleza están destinadas a producir efectos en dos o más territorios nacionales, o en su caso a fijar las soluciones destinadas a posibilitar la determinación de cual de los distintos órdenes normativos que pudieren entrar en colisión será a aplicable según el caso, aventando así la conflictividad que de ello se desprende.

A ello se suma el fenómeno de la integración, derivado de las necesidades del desarrollo económico, que en su aspecto dinámico importa un proceso destinado a suprimir determinadas formas de discriminación entre economías distintas mediante la complementación de los mercados, se encuentren estos en proximidad geográfica o en un alto grado de relacionamiento.

Muy especialmente, la referencia espacial en el mundo del transporte se encuentra encerrada en su propia noción, ya que salvar la distancia entre dos puntos físicos, es decir transportar, es concretamente llevar o trasladar cosas de un lugar a otro. Más aún, cuando el transporte es de carácter internacional, aludiendo a la presencia del factor extranjero, el elemento espacial se vigoriza en tanto y cuanto adquiere suma relevancia la complejidad de las relaciones jurídicas que a través de su incorporación se genera.

Es así que adquiere relevancia la cuestión de la uniformidad o unificación de las normas en materia de transporte en razón de la especial configuración que otorga el componente extranjero, el que adquiere mayor intensidad cuando la modalidad de ejecución de la actividad se comporta casi exclusivamente afectada al ámbito internacional, como sucede con el transporte marítimo. Es por esto último, que la regulación jurídica de la acción navegatoria, prestada en el espacio de internacionalidad de los mares, siempre ha perseguido una consideración jurídica con ribetes de universalidad. Y derivado de ello, por el papel preponderante que en el multimodalismo ostenta el modo marítimo, y también el fluvial, esa necesidad de unicidad legislativa se transmite a ésta temática.

Reconocida la importancia del multimodalismo en el comercio internacional de mercaderías, aspecto desarrollado en la etapa inicial de este estudio, y admitida la necesidad de contar con normas cuya vigencia y alcance trasciendan los marcos nacionales, la cuestión pasa por dirimir las mecánicas instrumentales e intensidad de extensión con las que ha de asumirse esa labor.

5.2.1.1 Nociones conceptuales y prácticas acerca de la unificación normativa.

Resulta conveniente tener preliminarmente en cuenta, que la unificación normativa del transporte internacional se ha venido desarrollando en un contexto de diversidad modal. Esta situación, emergente de la especialidad de cada medio y de sus distintas realidades técnicas, operativas y económicas, ha trasuntado en que si bien mucho camino se ha recorrido para zanjar los efectos del componente extranjero involucrado, los resultados no han sido homogéneos.

Esta conclusión obedece a que al tomar como objeto de unificación cada modalidad, las soluciones adoptadas se han diversificado también modalmente, sin la necesaria consistencia medida en términos de igual materia jurídica.

Ejemplos de lo expuesto resultan la variedad de centros de formulación de esas convenciones, la multiplicidad documental de instrumentación de la contratación de transporte, la falta de coincidencia geográfica en la unificación normativa obtenida entre las mismas naciones en cuanto a cada uno de los modos.

No solamente se denota esta falencia para el caso de convenciones generales sobre los distintos modos, sino que el mismo escenario se presente con respecto a las unificaciones normativas de carácter parcial, principalmente enfocadas a fijar principios comunes para la contratación de transporte.

En efecto, estos instrumentos que alientan y ayudan a la obtención de bases homogéneas para reglar el contrato de transporte, tendiendo a superar o amortiguar los efectos que generan divergentes soluciones de los derechos nacionales, como resulta ser los casos de las Reglas aplicables a los documentos relativos al transporte multimodal dictadas por la UNCTAD/CCI, las Reglas uniformes sobre documentación de transporte combinado emitidas por la CCI, las Reglas uniformes del CMI sobre conocimiento de embarque y su versión electrónica, y sobre interpretación de las pólizas de fletamiento, o el Conocimiento de embarque de la FIATA y otras, tampoco siguen necesaria y absolutamente un hilo conductor de consistencia y coherencia.

Sin perjuicio de estos desacoples, la utilidad de estas recomendaciones o reglas de carácter parcial resulta innegable ya que por su intermedio, y sin perjuicio de que no ostentan carácter obligatorio ni contenidos imperativos, se ha generalizado su incorporación a los contratos, o se ha conseguido difundir el extendido uso de modelos documentales que han alcanzado gran prestigio. Estas reglas han terminado por constituirse en glosarios de buenas y aceptadas prácticas jurídicas en estas materias por su simpleza y gran predicamento técnico.

Como ya lo referenciáramos al comenzar el análisis de este literal, además de este abordaje modal al fenómeno de la unificación normativa, el mismo ha sido encarado por una gran cantidad de organizaciones de derecho público con personería internacional o por diversas entidades no gubernamentales, lo que ha implicado una gran dispersión de focos de emisión de normas o de proyectos de éstas, o de reglas o recomendaciones, respectivamente.

Dentro de los principales focos de emisión de normas y reglas, merece destacarse la labor del Comité Marítimo Internacional (CMI) que tuvo primordial intervención en la redacción del texto luego adoptado como “Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque”, universalmente conocido como “Reglas de La Haya”; la Cámara de Comercio Internacional (CCI) emisora de las “Reglas uniformes sobre documentación de transporte combinado”, y en forma conjunta con la UNCTAD las “Reglas aplicables a los documentos relativos al transporte multimodal”, así como los glosarios de abreviaturas INCOTERMS; el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROT) ente intergubernamental que entre sus principales tareas tuvo relevante participación en la confección del “Convenio relativo al contrato de transporte internacional de cargas por carretera” (CMR), preparando también el proyecto de convenio sobre transporte de cargas por navegación interior (CMN); la Organización Intergubernamental para los Transportes por Ferrocarril (OTIF); la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que en carácter de organismo especializado de Naciones Unidas ha coordinado y ejecutado tareas técnicas que permitieron concluir distintos convenios internacionales en el campo aeronáutico, como los “Protocolos de la Haya” modificatorios de la Convención de Varsovia o el “Convenio de Montreal”; y las Naciones Unidas a través de su comisión para el derecho mercantil internacional (CNUDMI-UNCITRAL), encargada

de la preparación o el fomento de la aprobación de nuevas convenciones internacionales vinculadas al derecho mercantil, entre ellas el “Proyecto de Convención sobre el Transporte Marítimo de Mercaderías” conocido como Reglas de Hamburgo.

Se advierte luego de este *racconto*, que la visión modal impera en el fenómeno de unificación de las normas de transporte, cuando el multimodalismo resulta ser un marcado interés de los operadores, y que justamente a través de su implementación se supera la visión estanca y circunscripta a cada modo, insertándose la actividad en los planteos de la logística integral y el nuevo funcionamiento del comercio internacional de mercaderías.

En este camino, de unificación específicamente multimodal, encontramos la labor de Naciones Unidas a través de su Conferencia para el Comercio y el Desarrollo –UNCTAD- que formuló el “Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías” del 24 de mayo de 1980¹⁹, así como en forma conjunta con la CCI, las “Reglas uniformes sobre documentación de transporte combinado”²⁰.

Otra limitante a la adecuada generalización de una intensa unificación de la legislación del transporte internacional, esta constituida por el desacople que se detecta entre las normas internacionalmente consagradas, o de las reglas parciales de instrumentación de la contratación de transporte internacional, con respecto a las normas nacionales de carácter interno.

La tarea de uniformizar las normas internacionales no ha podido escalar esta dicotomía por lo cual a la naturaleza modal de esta unificación, debe sumarse la falta de penetración de las soluciones de este alcance a las de orden nacional.

5.2.1.2 Antecedentes y lecciones sudamericanas del pasado

En sentido estricto, la consagración de una norma única para el transporte multimodal internacional de mercaderías en Sudamérica puede obtenerse a través de mecánicas diferenciadas, a la luz de los antecedentes y experiencias recogidas en la región.

Anticipamos que la consolidación de una norma unificada para la región podría provenir de la conclusión del proceso de ratificación del “Acuerdo sobre Transporte Multimodal Internacional de América del Sur” elaborado en el seno de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur (CMTCOPAS), aprobado en ocasión de la Tercera Conferencia de Ministros llevada a cabo en la ciudad de Montevideo durante el mes de noviembre de 1996, mediante Resolución 23 (III), en cuyo ámbito se asumió el compromiso de realizar las gestiones pertinentes ante los gobiernos, para que éstos lo suscriban en el marco del Tratado de Montevideo de 1980 (ALADI), conforme las prescripciones de su artículo 7º, es decir como acuerdo de alcance parcial al amparo de la Asociación Latinoamericana de Integración

¹⁹ Ver Capítulo 3, 3.1.

²⁰ Ver Capítulo 3, 3.2.

En ese marco, considerando la importancia que reviste el transporte multimodal para el desarrollo del comercio exterior del área, la Resolución 10 de la Primera Conferencia, de fecha 13 de noviembre de 1992, dispuso crear un grupo de trabajo para el análisis de su problemática y la elevación de propuestas de acción apropiadas para el fomento del multimodalismo.

Como hemos expuesto al tratar puntualmente este Acuerdo²¹, los lineamientos esbozados a tal fin se enderezaron a obtener un marco jurídico compatible con los acuerdos ya adoptados en la materia por los esquemas subregionales de integración.²²

Sin perjuicio de lo expuesto, debemos reiterar también que se encuentra controvertido el carácter de mero acuerdo de facilitación que involucra un régimen completo sobre transporte multimodal en razón del carácter sustancial que varias de sus prescripciones contienen, y que en consecuencia existe una corriente que niega la posibilidad de su adopción e internalización en el marco del citado artículo 7º del Tratado de Montevideo de 1980, instrumento que instituye la Asociación Latinoamericana de Integración, incluidos precedentes jurisprudenciales sobre éste aspecto²³.

En segundo lugar, desde el ángulo metodológico, la consagración de esa unificación puede realizarse mediante los instrumentos genéricamente denominados Tratados o Convenciones Internacionales en sentido primario, con la consiguiente intensidad que mediante ese conducto se genera medida en términos de alcance, obligatoriedad de cumplimiento y permanencia temporal.

A tal efecto, la generación de una norma nueva internacional debe responder a determinaciones o directivas de política legislativa que aseguren no solo la creación de un ámbito de validez y eficacia jurídica para el específico tratamiento del multimodalismo regional, sino que aseguren al mismo tiempo un orden normativo ensamblado a la noción de sistema integrado de transporte regional²⁴, circunstancia que de asumirse exitosamente implicaría un importante aporte a los postulados de IIRSA.

La contrapartida a estos beneficios es la marcada dificultad que se presenta para obtener el consenso inicial, la aprobación y posterior ratificación de estos acuerdos a los fines de su puesta en vigor e internalización a cada uno de los países miembros. Son múltiples los ejemplos colectados en este sentido, que van desde el Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera²⁵, hasta el propio Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercancías del MERCOSUR²⁶.

Al abordar las cuestiones jurídicas vinculadas al derecho internacional relativas a la incorporación a las estructuras normativas nacionales, de los tratados y acuerdos bilaterales o multilaterales concluidos en América del Sur, sean estos últimos de carácter subregional, regional o de mayor

²¹ Ver Capítulo 2, 1.1.

²² Ver Anexo .. Comparativo y sobre adecuación y compatibilidad de normas regionales.

²³ Estas cuestiones son abordadas en el Capítulo 8.

²⁴ En igual sentido ver ALADI/SEC/Estudio 137 producido por Ricardo Gorosito Zuluaga.

²⁵ ALADI/AAP/A14TM/10 –29 de diciembre de 1995-

²⁶ ALADI/AAP.PC/8 –27 de abril de 1995-

envergadura, ser recoge el impacto que tiene esta problemática para una efectiva, correcta y completa implementación de las regulaciones regionales y subregionales concluidas para el sector transporte en cada uno de estos ámbitos²⁷.

Huelga exponer que la situación de adopción en diferentes tiempos o la omisión de incorporar los compromisos asumidos, redundan en la desaceleración del proceso de integración generada por la incertidumbre acerca del momento de aplicabilidad de dichos acuerdos.

El tema tiene como asiento escenarios variados que van desde la voluntad política, los mecanismos constitucionales para la formación y sanción de las leyes, la interpretación judicial y doctrinaria sobre los dispositivos de incorporación administrativa de determinados acuerdos de facilitación comercial -como es el caso de los vinculados al transporte suscriptos como acuerdos de alcance parcial en el marco de la ALADI, incluido el Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercancías del MERCOSUR -, etc.

Retomando entonces lo indicado al inicio de este literal, los contratiempos que surgirían para la consolidación normativa por adopción del citado “Acuerdo sobre Transporte Multimodal Internacional de América del Sur”, corren parejos con las dificultades de arribar a idéntico fin a través de la formulación y aprobación de un nuevo acuerdo, cuestión que es desarrollada en el capítulo 8 de este trabajo.

Lo que se extrae como conclusión inmediata es que desde el punto de vista sustancial, no habría mayores diferencias técnicas entre el texto ALADI, más allá de algunos ajustes e introducción de normas complementarias de carácter operativo, y una nueva y completa redacción.

Las alternativas recién analizadas, implican la elección de dos mecanismos de adopción. En un caso el correspondiente al derecho internacional público, o en otro los de carácter regional. Estos últimos con las salvedades reseñadas.

5.2.2 Armonización

La generación de una norma unificada, que consolide la totalidad de la materia multimodal para la región sudamericana, presenta las ventajas y limitantes sintéticamente expuestas en el literal anterior.

Ante ello, resulta oportuno indagarse acerca de las posibilidades de avanzar por el camino intermedio de la armonización de normas existentes, tarea que en algún momento puede cimentar la unificación normativa.

Armonizar implica la acción de *hacer que no discuerden o se rechacen ... dos o más cosas que deben concurrir a un mismo fin*²⁸.

²⁷ Ver ALADI/SEC/Estudio producido por Alberto Corcuera Ibáñez

²⁸ Diccionario de la Real Academia Española, Tº I, p. 191/192, Espasa Calpe, Madrid – 1992.

Precisamente, las normas subregionales que se enderezan a dar un plexo normativo multimodal en un ámbito de aplicación que tiene en cada caso importantes solapamientos y superposiciones con el otro, podrían recorrer esta acción de armonizar aquellos contenidos divergentes a fin de neutralizar esas disonancias.

5.2.2.1 Naturaleza y Alcance

Necesariamente la armonización normativa resulta un mandato, sea explícito o implícito, en todo proceso de integración. Basta acudir al Tratado de Asunción, norma fundacional del MERCOSUR, para encontrar entre sus propósitos, principios e instrumentos “el compromiso de los Estados Partes de armonizar sus legislaciones en las áreas pertinentes, para lograr el fortalecimiento del proceso de integración”²⁹.

Por su parte el Acuerdo de Cartagena³⁰ determina como mecanismo de consecución de la Comunidad Andina de Naciones, “la armonización gradual de políticas económicas y sociales y la aproximación de las legislaciones pertinentes”.

En su acepción estricta, armonización no implica establecimiento de una legislación única, sino “eliminar eventuales asimetrías y dirimir las divergencias que se constaten”³¹ en el plano de la regulación jurídica, económica, operativa, etc., mediante las cuales se afecte a sectores determinados del mercado ampliado.

El principal alcance de la labor de armonización está constituido por la remoción de aquellas prescripciones normativas que se comportan como reales impedimentos a la fluida relación entre las naciones e instancia integrativa.

Dentro de estas acciones, pueden mencionarse aquellas de índole preparatorio destinadas a relevar y comparar las estructuras jurídicas vigentes, ya sea en los estados miembros de cada proceso de integración, o como en la especie, de dos esquemas integrativos vinculados. Varias de estas tareas se encuentran incluidas en el presente estudio.

En una etapa posterior, los análisis de compatibilidad y disonancias, pueden llevar a una etapa de articulación normativa.

Finalmente, la armonización puede ser antecedente válido para la consecución de la unificación normativa, último grado de compatibilidad por su carácter integral.

²⁹ Tratado de Asunción, 26 de Mayo de 1991, artículo 1° “in fine”.

³⁰ Acuerdo de Cartagena, artículo 3° inc. a.

³¹ Declaración del Taranco, Montevideo, Junio de 1995.

5.2.3 Articulación normativa

Como recién ha sido expuesto, las tareas de armonización pueden llevar al convencimiento de que manteniendo cada orden emisor de normas sus plexos normativos resulta necesario a la dinámica del sector legislado, proponer e implementar mecanismos que den solución al relacionamiento de ambas estructuras jurídicas, en aras de superar interferencias de aplicación.

Conlleva esta actividad el necesario reconocimiento por cada parte involucrada de la plena validez de los instrumentos operativos de la otra, así como del mantenimiento de la vigencia y validez de las normas propias que rigen en cada ámbito espacial.

5.3 Consideraciones operativas: la necesidad de armonizar los regímenes de responsabilidad entre los distintos modos de transporte

Los aspectos operativos que deberían ser particularmente considerados, en una nueva norma son los siguientes:

En primer lugar es importante comprender que en materia de transporte puerta a puerta y transporte multimodal los principales proveedores de este tipo de servicio son los transitarios o Freight Forwarders.

Es importante analizar en esta materia el comportamiento de estas empresas y de las líneas navieras, quienes están evolucionando en sus servicios “invadiéndose” respectivamente sus áreas específicas. Sucede que los transitarios, están avanzando en tener “posiciones” de transporte de carga de containers a través de acuerdos a largo plazo, mediante los cuales contratan slots³², y de esa forma actúan también como vendedores de fletes marítimos, lo cual incluye también que estos emiten los BL³³.

Por otro lado las líneas navieras regulares, están gradualmente montando organizaciones de logística y de esa forma actuando como transitarios.

Dado que las cargas que potencialmente se podrían transportar en un transporte multimodal son containerizadas, es a veces difícil identificar el momento y modo en el cual se produjo un daño. En base a esto, es sensato unificar el régimen de responsabilidad en la totalidad de los modos, por cuanto de existir diferencias, las parte involucradas inician sistemáticamente acciones tendientes a justificar que el daño se ha producido en otro modo.

El estado actual de situación respecto la armonización de los regímenes de responsabilidad a nivel internacional no refleja comparativamente los avances que se han desarrollado en las últimas décadas en materia de ingeniería de transporte. Dada la complejidad diversidad de los distintos

³² Espacios de bodega de carga containerizada.

³³ Bill of Lading o conocimiento de embarque.

regímenes modales vigentes y de la falta de armonización a nivel internacional existentes, en la actualidad es impredecible y sumamente caro afrontar las acciones legales tendientes a recuperar un daño o demora.

Si bien las Reglas para Transporte Multimodal UNCTAD/ICC del año 1992, sirven para morigerar este problema, las mismas son una herramienta contractual del derecho privado y no existe una herramienta legal a nivel internacional que sea mandatoria.

5.4 Alternativas para la implementación de una normativa regional

5.4.1 Ámbito Institucional

El punto inicial a considerar al abordar los mecanismos de adopción de una normativa multimodal para la región sudamericana consiste en la determinación del foco institucional de gestión de dicha iniciativa, a cuyos efectos debe ponderarse la aptitud jurídica de éste para constituirse también en el órgano que facilite la aprobación y ulterior puesta en vigencia del plexo emergente.

Una de las tareas técnicas afrontadas en el marco del *Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur –IIRSA-*, esta constituida por el presente estudio que aborda la situación del transporte multimodal en dicha área, fundamentalmente -conforme sus términos de referencias y las actividades allí previstas- en el plano jurídico regulatorio, con especial interés en la vinculación de estos aspectos con la realidad operativa que se detecta en el área para esos servicios.

Asimismo, las conclusiones y proyectos que dimanen de éste trabajo, así como otras determinaciones que se deriven de las actividades que como plan de acción en él se propone, sumadas a los resultados de aquellos nuevos programas que IIRSA implemente para continuar el análisis de esta problemática y promover la mejora y aplicación de criterios uniformes a su respecto, constituye la realización de uno de los objetivos de la Iniciativa.

Ello resulta del mandato emitido durante la Cumbre Presidencial de Brasilia, en mes de septiembre de 2000, a efectos de que, a través de los ministros con incumbencia temática en las áreas de transporte, comunicaciones y energía de América del Sur, se elaborara un Plan de Acción destinado a integrar la infraestructura sub continental valiéndose de las herramientas constituidas por las acciones básicas del plan (i) y sus mecanismos de implementación y seguimiento (ii).

En el curso de la Reunión de Ministros realizada en Montevideo durante el mes de diciembre de 2000, se fijaron como criterios de ejecución del Plan de Acción la determinación de ejes de integración y el seguimiento de los procesos sectoriales vinculados a los servicios contemplados, con el fin de identificar mediante los mismos, aquellos requerimientos físicos, institucionales y normativos cuya satisfacción permita desarrollar, sobre pautas de competitividad y sustentabilidad regional, su infraestructura básica, coordinando los planes de inversión, determinando mecanismo

de financiamiento innovativos, compatibilizando y armonizando los aspectos institucionales y regulatorios, siendo el presente trabajo un aporte en este último sentido.

Estrictamente enfocada la cuestión a la órbita de considerar entes que movilicen estas necesarias iniciativas, IIRSA tiene la incumbencia que proviene de habersele asignado las materias recién descritas y del respaldo de un Plan de acción sustentado por la totalidad de los gobiernos regionales. En tren de establecer si con su actual conformación organizacional admitiría funcionar como ente emisor de resoluciones que permitieran la aprobación de una normativa común en ámbito del multimodalismo, desde ya adelantamos la imposibilidad de cumplir con dicho rol, ya que sus mecanismos de manifestación institucional no pueden trasponer el umbral de meros compromisos intergubernamentales, que requieren imprescindiblemente actos soberanos de internalización por parte de cada uno de los estados.

Los acuerdos que crearon esta instancia carecen de la naturaleza que asiste a los marcos de funcionamiento de los organismos internacionales, dotados de personalidad jurídica para el cumplimiento de las misiones y funciones asignadas en sus actos de constitución, verdaderos tratados de derecho público con los consiguientes efectos sobre su actuación.

En otro ámbito, y considerando que el “Acuerdo sobre Transporte Multimodal Internacional de América del Sur” fue elaborado en el seno de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur (CMTCOPAS), resulta del caso analizar la posibilidad que dicho órgano, también de naturaleza intergubernamental pudiera encarar o bien la definitiva adopción de ese texto, o su reemplazo, adecuación o actualización.

Desde ya la actividad cumplida por dicha Conferencia, aprobando durante su 3ra. reunión ordinaria el texto que se prepara por su propia iniciativa, lejos de obligar a los estados representados, solo constituye el compromiso de carácter programático de propender a su ratificación.

Prueba de lo expuesto es que, como ya fuera comentado en el capítulo respectivo, el propio acto de aprobación del Acuerdo referenciado instruyó a sus integrantes, y estos se comprometieron, a realizar las gestiones pertinentes ante sus respectivos gobiernos, para que éstos lo suscriban en el marco del Tratado de Montevideo de 1980 (ALADI), conforme las prescripciones de su artículo 7º, es decir como acuerdo de alcance parcial al amparo de la Asociación Latinoamericana de Integración.

En definitiva, la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, conforma un foro no permanente de naturaleza intergubernamental, destinado a encausar la definición de aspectos de índole político estratégico en el ámbito de las incumbencias que le son propias.

Fundamentalmente, en su seno se ha logrado compartir las experiencias de los países miembros que, con distintos tiempos o intensidades, transitan por experiencias muy similares tanto en materia de integración económica subregional, como en las de rediseño de los marcos jurídico económicos nacionales que hacen a las profundas transformaciones acaecidas desde la instalación de la CMTCOPAS en el campo de los servicios de transporte y su infraestructura.

Pero en cuanto a la posibilidad de que se convierta en un centro emisor de normas con adopción plena, dicha posibilidad resulta descartada en razón de la propia naturaleza de ese foro.

Finalmente, y por los dispositivos contenidos en el Tratado de Montevideo de 1980, debe analizarse el papel que viene desempeñando la ALADI como recinto de adopción para sus estados miembros de distintas clases de acuerdos sobre facilitación del comercio regional, subregional, multilateral de menor espacio y bilaterales, a pesar de la pluralidad de ámbitos de integración existentes en el área.

Efectivamente, los procesos de integración en Sudamérica tienen diversa naturaleza.

Por una parte las iniciativas de integración propiamente dichas, en las que residen tanto el MERCOSUR, como la Comunidad Andina de Naciones –CAN- y la ALADI.

Por otro lado, las que trasuntan mecanismos de asociación de índole específico, con principales orientaciones operativas, tal como el *Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur –IIRSA-*, o la *Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur (CMTCOPAS)*.

5.4.2 Mecanismos de Adopción.

Las particularidades del Tratado de Montevideo de 1980, han constituido a la ALADI en una suerte de vertebradora de una serie de acuerdos parciales suscriptos al amparo de la sección tercera del Tratado de Montevideo de 1980, cuya temática preponderante es la facilitación del comercio, en el caso que nos ocupa, a través de la actividad transportadora.

De este modo, una serie de normas regionales en materia de transporte y sus conexidades se han viabilizado a su amparo. Una rápida recorrida, sin identificar aspectos relativos a la efectiva vigencia de dichos marcos, nos lleva a mencionar al Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre del Cono Sur de América³⁴, su Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones³⁵, el Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera³⁶, el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira)³⁷, sus Reglamentos de aplicación, entre otros, el Reglamento sobre la Adopción de Requisitos Exigibles Comunes para la Matriculación de Embarcaciones, Inscripción de Contratos de Utilización e Intercambio de Información sobre Matriculación de Embarcaciones, Altas, Bajas y Modificaciones³⁸, Reglamento de Reconocimientos, Inspecciones y Certificado de Seguridad para Embarcaciones en la Hidrovía³⁹, el Régimen Unico de Dimensiones Máximas de Convoyes de la Hidrovía⁴⁰, el Régimen

³⁴ ALADI/AAP/A14TM/3 –26 de septiembre de 1990-

³⁵ ALADI/AAP/A14TM/3.1 –26 de junio de 1995-

³⁶ ALADI/AAP/A14TM/10 –29 de diciembre de 1995-

³⁷ ALADI/AAP/A14TM/5 –7 de julio de 1992-

³⁸ ALADI/AAP/A14TM/5.R9 –22 de marzo de 2000-

³⁹ ALADI/AAP/A14TM/5.R10 –22 de marzo de 2000-

Unico de Infracciones y Sanciones de la Hidrovía Paraguay - Paraná⁴¹, el Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercancías⁴² y otras regulaciones internacionales de transporte de la región, las que de una u otra medida ha sido el producto de una voluntad integradora canalizada a través de los mecanismos de adopción e internalización de acuerdos previstos en el Tratado de Montevideo.

Por otra parte, en lo referente a las instancias de integración subregional de América del Sur, el Tratado de Asunción del 26 de Marzo de 1991, que como bien señala Gros Espiell “establece el camino, procedimiento, la forma y el contenido del proceso para llegar a constituir el Mercado Común del Sur”⁴³, está incorporado al régimen de la ALADI a través de su adopción como Acuerdo de Alcance Parcial de Complementación Económica N° 18 del registro de la Asociación.

Tampoco puede escapar al tratamiento del papel de la ALADI en la materia sub examen, la circunstancia relevante de que los estados miembros de la Comunidad Andina, suscriptores del Acuerdo de Cartagena, resultan en su totalidad países signatarios del Tratado de Montevideo de 1980, y que la ALADI, poniendo por caso ejemplos vinculados a marcos internacionales de facilitación del transporte, ha brindado las posibilidades del artículo 7 de su carta constitutiva a efectos de plasmar en forma efectiva la regulación del transporte entre miembros de distintas instancias de integración subregional⁴⁴.

Ahora bien, las facilidades que otorga para la internalización al derecho interno de los Acuerdos de Alcance Parcial suscriptos al amparo del Tratado de Montevideo de 1980, consistentes prioritariamente en la incorporación por vía administrativa de dichos actos, han merecido una revisión de carácter doctrinaria y jurisprudencial. En el literal siguiente se analizará sucintamente esta cuestión.

Cualquier mecánica de adopción y ratificación fuera del ámbito de la ALADI, deberá seguir las tramitaciones administrativas y legislativas internas de cada uno de los suscriptores de un eventual futuro acuerdo de unificación del régimen multimodal sub continental.

En lo relativo al estado de adopción e internalización del “Acuerdo sobre Transporte Multimodal Internacional de América del Sur”, reiteramos que esos procedimientos se han enderezado también a través del mecanismo de la ALADI al que recién hemos hecho referencia.

5.4.3 Límites prácticos a la creación de una nueva normativa regional

⁴⁰ ALADI/AAP/A14TM/5.R7 –16 de diciembre de 1998-

⁴¹ ALADI/AAP/A14TM/5.R11 –22 de Marzo de 2000-

⁴² ALADI/AAP.PC/8 –27 de abril de 1995-

⁴³ Cfr. GROS ESPIELL, Héctor, Mercosur. El Tratado de Asunción, Instituto de Estudios Empresariales de Montevideo, 1991, p. 25.

⁴⁴ Entre otros, ver ALADI/AAP/A14TM/15 –31 de mayo de 2001-, Acuerdo de Transporte Internacional por Carretera entre la República de Venezuela y la República Federativa del Brasil.

Hemos visto que un criterio de celeridad y simpleza aconsejaría, tanto en el caso de perseguirse la adopción del “Acuerdo sobre Transporte Multimodal Internacional de América del Sur”, como para la tramitación de incorporación de un nuevo acuerdo de unificación normativa en la materia seguir el procedimiento de internalización de los Acuerdos de Parcial suscriptos en el marco de la ALADI.

Ahora bien, este procedimiento se encuentra reservados a materias de facilitación comercial, acuerdos sobre armonización de políticas, normas de origen, nomenclatura arancelaria y otras cuestiones similares⁴⁵.

Por ello se ha expuesto que en aquellas materias que regulan relaciones jurídicas alcanzadas por las normas sustantivas, el recurso de la aprobación de acuerdos internacionales por esta vía, implica un abuso directo a las facultades del poder legislativo⁴⁶.

En lo que hace a precedentes jurisprudenciales, el Tribunal en lo Contencioso Administrativo con asiento en Montevideo, República Oriental del Uruguay, falló declarando que el Decreto-Ley 15.071, aprobatorio en dicho país del Tratado de Montevideo de 1980, no puede ser invocado para la puesta en vigencia de acuerdos internacionales sino cuando éstos se refieren a integración a nivel administrativo, tales como acuerdos de compensación y complementación, aprobación de listas de productos, acuerdos de promoción del comercio, derogación de trabas burocráticas y materias similares, y en consecuencia declaró la nulidad de la internalización por dicha vía del Acuerdo de Facilitación del Transporte Multimodal entre los países miembros del MERCOSUR, con carácter general y absoluto.⁴⁷

Lo recién expuesto se vincula necesariamente con el alcance, naturaleza, intensidad y contenido de las normas multimodales, que involucran como ha quedado expresado, intervenciones sobre el régimen de responsabilidad, temática de gran sensibilidad y que universalmente se ubica dentro de la llamada legislación de fondo.

Por ello, los reparos formulados deberán ser muy tenidos en cuenta en la ponderación de la viabilidad de recorrer el camino de incorporación administrativa informado en el marco del Tratado de Montevideo de 1980. Sin perjuicio de ello, nada obstaría para que el mecanismo aludido sea dispuesto a los efectos de poner en vigencia una normativa sudamericana que se limitara a crear un sistema de articulación entre normas de carácter subregional, toda que por dicha vía no se ingresa en aquellos aspectos que generan la controversia a la aún hoy asistimos.

5.5 Acciones complementarias a la adecuación de los marcos normativos regionales

En la visión de los déficits para la prestación de servicios de transporte multimodal en la región, aparecen dos principales problemas: insuficiencias de cantidad y calidad de la infraestructura y

⁴⁵ Aguirre Ramírez, Fernando y Fresnedo de Aguirre, Cecilia, Transporte Multimodal, p. 102, Fundación Cultura Universitaria, Montevideo – 1999.

⁴⁶ Dromi, Ekmekdjian, Rivera, Derecho Comunitario – Régimen del Mercosur, Buenos Aires, 1995, p. 75.

⁴⁷ Sentencia N° 106 del 9/11/98

problemas de organización por la presencia de regulaciones, obstáculos y restricciones artificiales a la operación o por condiciones institucionales que afecten la eficiencia en las decisiones de inversión en infraestructura (especialmente cuando -como ocurre en muchos países latinoamericanos- estas involucran al sector privado).

Suele plantearse, entonces, la duda respecto a la importancia relativa entre las deficiencias regulatorias y las físicas en materia de infraestructura. Hay opiniones que subrayan que una de las principales limitantes en muchos países es la restricción a la participación privada en el sector del transporte y que la medida que mas impulsaría este desarrollo sería hacer una apertura a la inversión privada.

Asimismo, este tipo de medidas, acompañadas por la creación de agencias regulatorias independientes, facilitaría la disminución del riesgo de potenciales inversores en la región. Desde el punto de vista regulatorio, la complejidad y obsolescencia de los marcos regulatorios aduaneros, constituyen también una fuerte limitante al transporte multimodal.

5.5.1 Aspectos de procedimiento que debería contener un marco legal

Para clarificar el concepto que se debería aplicar en el marco legal, es prioritaria la comprensión de que el objetivo principal de esta medida es alcanzar una reducción en los costos del transporte, y en particular de los efectos indirectos, llamados efectos derrames. El sistema multimodal difiere del unimodal en su estructura y organización. Para poder aplicar el primero, entonces, es necesario implementar algunos cambios importantes.

Con el propósito, siempre buscado, de disminuir los costos totales del transporte, un primer paso es “agilizar” la operatoria. Entendiendo por agilizar, emprender aquellas acciones que permitan aumentar la eficiencia del proceso, por ejemplo, eliminar los tiempos muertos en puertos o terminales interiores de carga debidos a la falta de coordinación y por la eliminación de contratos intermedios abarcando ahora toda la operatoria con sólo uno. En un estudio reciente realizado por CEPAL⁴⁸, acerca de las ineficiencias en los pasos fronterizos de países del MERCOSUR, se ha podido establecer que en los tráficós entre Argentina y Brasil los impactos directos alcanzan los 165 dólares por cada camión que cruza la frontera más “conflictiva”.

Con estos dos puntos, eliminar los tiempos muertos y los contratos intermedios, se logra reducir el cargo e intermediarios, muy costoso en un mercado como éste que funciona monopólicamente, y logrando que las mercaderías lleguen más rápidamente al destino final. En otras palabras, esto significa mayor eficiencia. Estos no son los únicos objetivos que se logran con estas medidas. Se contribuye también, a la obtención de otros efectos, algunos de más largo plazo, que a su vez incitan a una futura reducción adicional en el costo del transporte.

⁴⁸ “Pasos Fronterizos de Países del MERCOSUR: los obstáculos y sus efectos”. Ricardo Sánchez y Georgina Cipoletta, CEPAL, marzo 2003.-

La provisión de un eficiente sistema de transporte facilita importantes reducciones en los inventarios, mediante la aplicación de métodos *just in time*, el acceso a nuevos mercados, y, a mediano plazo, el aprovechamiento pleno de las economías de escala.

Una adecuada infraestructura de transporte -en particular, la vial- puede reducir, a su vez, las cargas totales de contaminación a medida que contribuye a disminuir la congestión, a incrementar la velocidad media de los vehículos y a reducir las distancias por unidad de tiempo.

La infraestructura de transporte afecta la localización espacial de las industrias, ya que éstas tienden a concentrarse cuando disminuyen los costos de transporte por la aparición de nuevas infraestructuras (como caminos y ferrocarriles).

En el presente acápite se incluyen, a criterio de los consultores, cuáles son los componentes de procedimiento más significativos que debería contener un marco legal para el transporte multimodal. El contenido del mismo no está basado en un relevamiento de las opiniones vigentes de los agentes económicos, sino en su análisis e interpretación referida a cuáles son los puntos clave que deberían contemplarse en pos del interés general.

5.5.1.1 Emisión de un documento apto bancariamente al inicio de una exportación.

Sin lugar a duda el primer aspecto a ser considerado es lograr que una legislación para el transporte multimodal otorgue al sistema bancario la seguridad jurídica necesaria, para que el exportador sin inconvenientes pueda cobrar su carta de crédito contra la presentación ante el banco del documento de transporte multimodal tras embarcar la mercadería en el primer tramo de la exportación. Esto implica que el exportador en su zona de producción, o su industria, luego de cargar el medio transportador, normalmente 1 camión, en el cual la mercadería se dirige al puerto, debería estar en condiciones de iniciar la cobranza de la correspondiente carta de crédito referida a su exportación.

En la actualidad, la operativa de hacer efectiva la carta de crédito, salvo muy pocas excepciones, no resulta de la manera arriba indicada. El exportador, en general, debe esperar que la mercadería sea embarcada en el puerto de salida, que sea emitido un recibo provisorio de la carga por parte del buque, con el cual luego, se completa el conocimiento de embarque, que una vez en sus manos puede presentar al banco.

Las características del documento multimodal se resumen en el siguiente cuadro:

	Características del documento multimodal
Emisión	Se emite dentro de las 24 hs de haber recibido la mercadería para el transporte. Documento de tipo consensual
Forma	Se emite en forma negociable.
Contenido	Debe especificar: nombre del operador, del expedidor, del consignatario y de la entidad a quien debe notificarse la llegada de la mercadería. El itinerario, puntos de transbordo, modos de transporte, fecha y plazo,

	naturaleza y estado de las mercaderías, lugar y moneda de pago, firma del operador.
Firma	Será firmado por el operador o persona autorizada a tal efecto
Derecho del tenedor	El tenedor del documento tiene derecho a disponer de la mercadería respectiva durante el viaje y exigir su entrega en destino.

El mercado de transporte, bajo el sistema unimodal, se comporta de tal forma que para un recorrido dado muchas veces no existe competencia entre modos alternativos. Algo similar puede ocurrir cuando se deben realizar combinaciones o cuando se consideran bienes con fuerte estacionalidad como ser granos en época de cosecha. Esto hace que el mercado se comporte monopólicamente, en cuanto fija un precio mayor al costo marginal. Al trasladarse al bien exportado resulta un mayor costo final del mismo. Dado que los valores de mercado, en particular de las materias primas, se fija a nivel internacional en distintas plazas, resulta que los incrementos en los costos de transporte internos e internacionales se deducen del monto neto que recibe el exportador.

Respecto a la demora en la cual debe incurrir sin remedio el exportador en poder cobrar la carta de crédito abierta a su nombre, también da como resultado un aumento de costos, por cuanto en frecuentes ocasiones deberá recurrir a obtener financiamiento a elevadas tasas, hecho inevitable para poder seguir produciendo.

El siguiente cuadro resume algunos de los pasos sugeridos por la Conferencia sobre Comercio y Desarrollo⁴⁹ respecto al proceso de la documentación en la compra-venta internacional.

Procedimiento	Que involucra	Factor de decisión
Establecer los términos comerciales	Definir la división de responsabilidad en cada punto crítico	Transferencia de riesgo, división de costos, estandarización de documentos de comercio, seguridad
Determinar el formato del documento	Formato de facturas de cargas.	Hacia transacciones con menos “papeles”, mayor rapidez, mejora el servicio al cliente, mayor precisión, puntualidad.
Determinar el mejor método de management e incrementar la calidad del servicio.	ISO 900	Impacto en el servicio al cliente y en la performance, incluyendo la calidad total del management.

En la actualidad el sistema se basa en varios contratos, uno por cada modo por el que transite la mercadería hasta alcanzar su destino final. Esto hace, entre otras cosas, que se produzca una situación de tipo principal-agente, donde el principal es el dueño de la mercadería que maximiza su beneficio dependiendo que la mercadería esté en el puerto (que es cuando éste recibe finalmente su

⁴⁹ Multimodal Transport Handbook. Geneva: United Nations Conference on Trade and Development, March 1995.

retribución por la producción), y el agente sería el transportista, cada transportista, cuyo beneficio es independiente de la rapidez o seguridad con que la mercadería llegue a puerto.

El problema general del principal-agente puede ser caracterizado como una situación en la cual un individuo, llamado el principal, delega la realización de una tarea a otro, llamado el agente. La delegación de dicha tarea tiene lugar bajo las siguientes condiciones:

- Divergencia de objetivos entre las partes: el principal quiere maximizar el beneficio que obtiene de la actividad que delega al agente, mientras que el agente quiere maximizar su propia utilidad, función del pago recibido y del esfuerzo que realice por maximizar el beneficio del principal;
- Asimetría de información: la decisión que toma el agente no puede ser observada por el principal.

Con el sistema multimodal, el principal cambia su función de beneficio, ya sólo dependerá de cargar la mercadería en el primer modo de transporte a utilizar. El OTM, en cambio, tiene ahora incorporado en su función de beneficio el hecho de que las mercaderías lleguen en buen estado al puerto final.

5.5.1.2) Limitación de la responsabilidad

La legislación debe contener un mecanismo que posibilite limitar cuantitativamente por unidad de peso la responsabilidad del transportista. Dado que la experiencia en la promulgación de las normas que se intentaron aprobar, a nivel internacional, regional y nacionalmente, ha demostrado que este factor ha provocado múltiples complicaciones jurídicas y reacciones adversas, cabe en este punto buscar una alternativa que resuelva estos inconvenientes.

Una consideración a este tema es aplicar la experiencia vigente en los Estados Unidos de Norteamérica, donde se ha legislado a través de la Enmienda Carmack la posibilidad de realizar un acuerdo en el cual ambas partes limitan la responsabilidad del transportista en función de un índice relacionado con el valor del flete.

Tomemos un ejemplo para la explicación de la problemática de la responsabilidad, donde un cargador y un porteador firman un contrato por medio del cual el porteador se compromete a efectuar un determinado transporte de mercaderías. El porteador puede decidir libremente qué modos de transporte deben ser utilizados para llevar a cabo este transporte, y la mercancía que viaja en un contenedor es transportada por más de un modo hasta el punto de destino, donde puede ser verificado que la misma se encuentra completamente averiada. Puede afirmarse que el daño se produjo durante el transporte, pero no se puede definir el tramo exacto en el que se produjo. En este caso se plantean las siguientes cuestiones:

- De qué tipo de contrato se trata. Se trata de un contrato único o de la suma de distintos contratos de distintos modos. Cuáles son las características de este contrato.

- Qué normas deben regular este contrato.
- Qué solución se da en la práctica.

La doctrina germana⁵⁰ intenta dar respuesta a la pregunta ¿qué tipo de contrato es el transporte multimodal? Se pueden destacar algunos bloques de opinión al respecto:

- Algunos autores afirman que el contrato de transporte multimodal es una variación del contrato de obra. El porteador se compromete a realizar un transporte y lograr que la mercancía llegue sana y salva al lugar de destino.
- Otros autores afirman que el contrato de transporte multimodal es la suma de distintos contratos de transporte unitario. Es decir, la suma de un contrato de transporte de mercancías por carretera, por ferrocarril, etc.
- Finalmente, una serie de autores que afirman que el contrato de transporte multimodal es una mezcla entre distintos tipos de contratos, el contrato de transporte unitario, el contrato de obra, el contrato de depósito, etc.

Se trata, como se vio en el punto anterior, de un contrato “atípico”, en el cual se encuentran incluidos elementos de contratos tales como el contrato de transporte unitario, el contrato de obra, el de comisión, el de depósito, etc. Esta opinión es la defendida por la mayor parte de los autores germanos.

La responsabilidad del OTM referida a las mercancías abarca el período comprendido desde el momento en que las toma bajo su custodia hasta el momento en que las entrega. También será responsable de las acciones y omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fuesen propias.

El OTM será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida, daño o del deterioro de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el deterioro, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

No obstante lo expuesto anteriormente, el OTM no será responsable de la pérdida, el daño, el deterioro o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas, si prueba que el hecho que ha causado tales pérdidas, daños, deterioro o retraso ha sucedido durante ese transporte, por una o más de las circunstancias siguientes:

- Acto u omisión del expedidor, de su consignatario o de su representante o agente;
- Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías;
- Manipuleo, carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el expedidor, el consignatario o por su representante o agente;

⁵⁰ “La Responsabilidad en el Transporte Multimodal” Pilar Del Carmen Zerpa Alemán.

- Vicio propio u oculto de las mercancías.

A menos que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el expedidor antes de que el OTM las haya tomado bajo su custodia y que hayan sido consignados en el contrato, la responsabilidad del OTM, por los perjuicios resultantes de la pérdida, el daño o el deterioro de las mercancías estará limitada a una suma máxima.

Cuando la pérdida, el daño o el deterioro de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del Transporte Multimodal Internacional, respecto de la cual un convenio internacional aplicable o la ley nacional imperativa hubiera establecido un límite de responsabilidad más alto que el previsto entre las partes, se aplicará dicho límite.

El expedidor, ya sea que actúe directa o indirectamente, garantizará al OTM la exactitud de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, si fuera el caso, a su carácter de peligrosas, en el momento en que éste tome las mercancías bajo su custodia para su inclusión en el contrato.

El expedidor indemnizará al OTM de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el párrafo anterior y seguirá siendo responsable aún cuando haya transferido el contrato.

5.5.1.3 Desregulación del tráfico de contenedores.

Uno de los problemas más significativos que restringen el transporte multimodal, que merecen ser considerados en una nueva norma es lograr desregular las presentes restricciones a la circulación y permanencia de los contenedores en los países de la región.

Es necesario que en Sudamérica se aplique, tal como lo hizo Brasil⁵¹, la libre circulación de contenedores. Su libre posicionamiento y circulación, en forma generalizada en la región, produciría un efecto inmediato de baja de los costos de alquiler y aumento de la disponibilidad de los mismos, en particular en el interior del hinterland.

El contenedor se ha transformado en un elemento de considerable importancia para facilitar el comercio internacional de mercaderías, permitiendo la unitarización de todo tipo de carga y la consecuente disminución de riesgos y costos en el transporte. Es por eso fundamental eliminar cualquier restricción infundada a su circulación.

En la actualidad, dada la vigencia de regímenes especiales que gravan y limitan la estadía de los contenedores, se produce una limitación de los stocks disponibles y un aumento de los precios en el alquiler de los mismos. Esto es pagado casi con exclusividad por los exportadores.

⁵¹ Ley de Transporte Multimodal del 19 de febrero de 1998 (Ley Nro. 9.611).

5.5.1.4) Efecto del costo impositivo

En el transporte multimodal, al verse reducida a uno la cantidad de contratantes de los distintos servicios de transporte dados los distintos modos intervinientes, el valor final del flete involucrado disminuirá, y por ende, el efecto impositivo final lo acompañará en dicha reducción. Asimismo es conveniente considerar la necesidad de aplicar exclusiones de algunos gravámenes sobre la base imponible (flete), o bien la aplicación de algunos tratamientos especiales al servicio integral multimodal, a modo de impulsarlo y de esta manera apuntar a un mayor beneficio que desbordará a la sociedad en su conjunto vía la reducción del valor final de la mercadería a exportar y alcanzar así un mejor posicionamiento respecto a la inserción en nuevos mercados.

Por lo tanto es conveniente tener en cuenta ciertas premisas a la hora de considerar distintas alternativas para el dictado de normas que regulen la actividad del transporte multimodal, ya sea leyes, decretos que las reglamenten o resoluciones administrativas de la autoridad de aplicación en cada caso.

Así puede destacarse los siguientes puntos:

- a) Impuestos al consumo de bienes o servicios (Impuesto al Valor Agregado, Internos). Si bien su alcance será el universo de los que se llevan a cabo en el ámbito de cada país, bien puede considerarse que este servicio al formar parte de la cadena de transporte con origen o destino final en otro país, implica estar presente frente a una clara exportación de servicios, por lo que hay argumentos suficientes para excluirla del ámbito del impuesto. El IVA, mantiene aún en varias legislaciones fuertes e injustificadas discriminaciones, y existe una tendencia y convicción en los países de la región a considerar que a medida que aumente la recaudación deberá reducirse la alícuota general, para estimular el pago generalizado y evitar de esta manera las posibilidades de evasión.
- b) Cuando el tramo de transporte se lleva a cabo en jurisdicción de una Zona Franca o ZAL (Zona de Actividades Logísticas) expresamente exenta, tampoco están alcanzados impositivamente.
- c) Considerando que el combustible es uno de los rubros más importantes en la estructura de costos de toda empresa transportista (que facturará sus servicios al OTM que la contrate), una parte importante de su valor final está conformado por los impuestos nacionales que lo gravan, en varios países conocidos como “transferencia de los combustibles” Esta situación se ve agravada por la participación en un mercado que no es transparente debido al oligopolio y a la actitud cartelizada de las firmas petroleras relevantes.
- d) Tanto las tasas viales como los servicios de peajes a oblar por parte de los transportistas, cuando implican mejoras sensibles y servicios concretos recibidos se transforman en efectivas tasas con contraprestación de un servicio claramente identificado y es razonable su aplicación, pero en otros (y no pocos) casos no se presta servicios acordes con el nivel

requerido o el valor de la tasa pagada, lo que convierte a ello en un claro impuesto adicional que encarece el valor final del flete, ya que indefectiblemente su efecto será trasladado al cargador o consignatario.

- e) También hay que destacar que existe una tendencia general en la región hacia la desregulación del transporte, y a corregir el tratamiento asimétrico impositivo entre los distintos modos de transporte, eliminando las restricciones a la libre contratación de fletes en la región.
- f) También se ha avanzado notablemente en considerar cuestiones de reciprocidad entre países de la región, y considerando que todo transportista deberá dar cumplimiento a las disposiciones vigentes sobre tasas e impuestos establecidas por cada Estado, se han venido suscribiendo acuerdos bilaterales tendientes a evitar las dobles imposiciones. Un ejemplo de ello lo constituye el denominado en Argentina Impuesto a los Ingresos Brutos que percibe la jurisdicción local y no nacional.
- g) Respecto a la navegación, tramo de transporte presente en la amplia mayoría de las operaciones de comercio internacional, deben suscribirse amplios acuerdos para establecer impuestos racionales, acordes y simétrico entre los países de la región aplicables tanto sobre el flete, los buques o las cargas.

5.6 Opinión de los actores y operadores del transporte multimodal regional acerca de los readecuación de los marcos normativos

5.6.1 Opinión de los usuarios

Habiendo relevado las posiciones expresadas por los usuarios, su principales posiciones son las siguientes:

Los usuarios del transporte están interesados, en primer lugar, en poder negociar con solamente un responsable de la operación integral (Operador de Transporte Multimodal) quién se haga cargo integralmente de la operación de transporte puerta a puerta, y el cual asuma la responsabilidad integral de la operación, independientemente de que el daño o demora, se produzca en un tramo u operación realizado propiamente por el Operador o que este sea subcontratado.

Los usuarios, pretenden además que el OTM se haga responsables también de las demoras, por cuanto en las técnicas de logística de distribución utilizadas en la actualidad, en muchos casos el impacto económico de una demora, suele ser mas traumático que un posible daño en la mercadería.

En general, existe una posición de parte de los usuarios que es necesario contar con un marco legal internacional o regional que regule esta materia. No obstante, en forma minoritaria existen opiniones que de consagrarse un nuevo marco, las posiciones dominantes de parte de las líneas marítimas y transitarios podrían consolidarse o fortalecerse en detrimento de los agentes económicos más débiles.

Otro punto de vista bastante frecuente de parte de los usuarios, consiste en suponer que las delegaciones gubernamentales de los países que han actuado en los foros regionales e internacionales que han tratado el transporte multimodal no poseen la suficiente convicción de la necesidad imperiosa de contar con una norma regional o internacional ni la capacidad técnica con un conocimiento real del mercado de transporte para haber consagrado un instrumento idóneo. Además es opinión generalizada de parte de los usuarios que las opiniones de los gobiernos, son muy susceptibles de las influencias de los lobbies que se oponen a este tipo de norma.

5.6.2 Opinión de los prestadores de servicios

Habiendo relevado las posiciones expresadas por los prestadores de servicios, sus principales posiciones son las siguientes:

Una de las posiciones más observadas por los operadores portuarios y operadores de terminales interiores de carga es lograr la limitación de la responsabilidad.

El mismo criterio arriba indicado se aplica a los operadores de terminales interiores.

La necesidad de incorporar a la normativa la desregulación del tráfico de containers, es un factor frecuentemente sostenido por los operadores portuarios.

5.6.3 Opinión de los transportistas

Habiendo relevado las posiciones expresadas por los transportistas, sus principales posiciones son las siguientes:

En particular los transportistas marítimos presentan una franca oposición a la disminución de las prerrogativas de limitación de responsabilidad que estos han tenido históricamente.

Asimismo los transportistas terrestres, presentan, en más de un país una franca oposición al establecimiento de una norma de transporte multimodal, por cuanto a su criterio, estos perderían capacidad de negociación con los exportadores y exportadores, en función que los OTM (transitarios y navieros), centralizarían aún más la contratación del transporte interno.

El sector naviero tiene en general un rechazo a este tipo de normas, por cuanto la mayoría de las mismas están asociadas a las reglas de Hamburgo (Convención de las Naciones Unidas para el

transporte de cargas en el mar), la cual, si bien fue adoptada en 1978 no posee el respaldo de las naciones marítimas.

Existen tres factores que incorporan las reglas de Hamburgo y asociadamente la Convención de TM de 1980 y la mayoría de las normas regionales (las cuales fueron inspiradas en la Convención de NU de 1980), incrementando la responsabilidad para los navieros:

- a) El concepto de la responsabilidad, el cual fue sustancialmente aumentado en las reglas de Hamburgo en comparación a las vigentes en las reglas La Haya-Visby .
- b) El nivel de limitación de la responsabilidad, el cual es considerado por los navieros como alto.
- c) El principio de responsabilidad unificada, el cual es considerado inconveniente por los navieros. La necesidad de incorporar a la normativa la desregulación del tráfico de containers, es un factor frecuentemente sostenidos por los transportistas en general.

5.6.4 Opinión de los aseguradores

Habiendo relevado, las posiciones expresadas por los aseguradores, su principales posiciones son las siguientes:

Se ha observado en la región, una reticencia al establecimiento de una norma de transporte multimodal de parte de los aseguradores. A criterio de los consultores, se supone que esta reticencia puede provenir de dos factores:

En primer lugar, existen algunas opiniones, que sostienen que de establecerse una norma internacional o regional que regule esta materia, es probable que las casas matrices de las empresas aseguradoras pasen a controlar una mayor proporción de las pólizas, con lo cual, sus filiales, perderían una parte de su cartera actual.

En segundo lugar, al haber una norma mandatoria que regule esta materia, es probable que el mercado pase a ser mas transparente, con lo cual, la competencia sería mas intensa y es probable que los precios de las primas se reduzcan, con una baja en las comisiones.

5.6.5 Opinión de la UNCTAD

La opinión de la UNCTAD, se resume del documento “Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Ginebra 2003”. Habiendo pasado 23 años desde la aprobación de la Convención de Transporte Multimodal de Naciones Unidas de 1980 y habiéndose logrado a la fecha tan solo 7 ratificaciones, las Naciones Unidas han iniciado un proceso de consulta para analizar cuales son las acciones para avanzar en esta materia.

En este período ha habido una proliferación de diversas normas nacionales y regionales, las cuales si bien están en general basadas en la convención de 1980, esto ha creado un proceso de dispersión legal a nivel internacional.

Existe el riesgo por lo arriba indicado que un marco legal fragmentado y complejo mantenga o profundice la falta de seguridad jurídica, lo cual produce extracostos, altos costos de asesoramiento legal, en caso de litigios y un aumento de los costos de seguro.

Lo arriba indicado se profundiza en los casos de importadores o exportadores de países en vías de desarrollo y en particular para las pequeñas y medianas empresas.

Mas allá de esto, dado que en la actualidad las operaciones de transporte multimodal son desarrolladas con contratos tipo impuestos por las líneas o por los transitarios, en todos los casos estos contratos son ampliamente favorables a ellos, sin opción para un pequeño o mediano empresario de efectuar negociación alguna de estas cláusulas. En la práctica estos contratos tipo aplicados en el transporte multimodal son contratos de adhesión, los cuales tienen cláusulas abusivas de parte de quienes lo emiten amparados en la libertad de negociar en un campo que no posee un marco legal internacional con estándares mínimos. La posición de las grandes empresas involucradas en el comercio internacional es diferente, por cuanto estas tienen la capacidad de negociar con las líneas o con los transitarios.

Por lo arriba indicado es conveniente continuar los esfuerzos para lograr un marco legal internacional uniforme que establezca estándares mínimos.

En síntesis, la posición de la UNCTAD, es contraria al establecimiento de normas nacionales o regionales en materia de transporte multimodal. Tal como se ha expresado arriba, esta agencia considera que es conducente concentrar todos los esfuerzos en el establecimiento de una norma a nivel internacional.

CAPITULO VI

PROPUESTA PARA LA UNIFICACIÓN NORMATIVA

6.1. Metodología para la enunciación de los contenidos temáticos.

Los procesos llevados adelante en la región sudamericana con el objeto de consagrar un régimen jurídico internacional acerca del transporte multimodal en el área han encontrado diferentes escollos y condicionamientos.

El único antecedente normativo de alcance sub continental, el Acuerdo Regional sobre Transporte Multimodal, aprobado por Resolución 23 de la III Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, realizada en Montevideo durante el mes de noviembre de 1996, no ha conseguido hasta el presente el número de ratificaciones necesarias para su puesta en vigor.

En lo relativo a la experiencia de los bloques sub regionales de integración, la Comunidad Andina, a través de su Decisión N° 331 del 4 de marzo de 1993, posteriormente modificada por su igual N° 393 de fecha 9 de julio de 1996, ha instaurado un régimen completo para la materia, vigente dentro de dicha comunidad.

El MERCOSUR, también ha aprobado su Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional para regir entre sus Estados Partes (Decisión Consejo Mercado Común 15/94). Sin perjuicio de ello, y como lo expusieramos en el capítulo III, su plena aplicación se encuentra restringida en razón de que el mecanismo de adopción del acuerdo, es decir su ratificación como de alcance parcial conforme el mecanismo del artículo 7 del Tratado de Montevideo de 1980 /ALADI/, en razón de contener normas modificatorias de regímenes legales internos, principalmente en lo referente al régimen de responsabilidad, ha sido cuestionado, tanto desde la faz doctrina como en instancias judiciales.

Este cuadro disímil y complejo previene acerca de las dificultades prácticas de enderezar acciones directas para la formulación actual de un nuevo acuerdo sudamericano, ello en razón del distinto grado de estabilidad de las estructuras jurídicas existentes, así como por la resistencia que se viene advirtiendo en la formulación de normas regionales, sobre el entendimiento de que estas podrían constituirse en un nuevo escollo a las iniciativas de alcance global que se continúan desarrollando, principalmente a través de UNCTAD y UNCITRAL⁵².

⁵² Recientemente un Grupo de Trabajo de la Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL) ha iniciado el examen de un “Proyecto de instrumento sobre el derecho del Transporte”, el que tiene por principal objetivo regular el transporte marítimo internacional de mercaderías. Dentro de las cuestiones en debate, se analiza si el mencionado proyecto debería también ser extendido a la totalidad de los contratos multimodales que

En este contexto, parecería como más práctico encausar la postulación armonizada de las principales reglas que se desprenden de los marcos jurídicos en la región, y a la vez, describir mecanismos de articulación entre los acuerdos subregionales actualmente dictados.

6.1.1. Concepto de “Reglas”.

En la materia objeto del presente estudio, la noción de “reglas” se vincula con la descripción de una serie de condiciones contractuales uniformes para su inclusión en los contratos de transporte. Obviamente, estas “reglas” solo acceden en cuanto a su naturaleza al carácter de recomendaciones, careciendo de la nota de imperatividad que se requiere para obtener su uso obligatorio.

Esta última peculiaridad –la carencia de *enforcement* de este tipo de reglas-, si bien puede observarse como un obstáculo para lograr uniformizar en forma rápida, dentro del plano internacional, la regulación del transporte multimodal, no debe ser un impedimento para que, en el constante gradualismo de los procesos de integración, marcado por sus disímiles intensidades y variados cronogramas de implementación⁵³, se logre un amplio consenso acerca de las definiciones temáticas contenidas en las nociones enunciadas bajo la forma de “reglas”.

Por otra parte, desde la óptica exclusivamente jurídica, estas reglas deben, por una parte, recoger las mejores prácticas reconocidas internacionalmente como soluciones a los distintos contenidos del multimodalismo, y por otra, receptar aquellas particularidades regionales que se advierten como necesidades para una vigorosa aplicación de las soluciones promovidas.

Si bien es cierto que ha existido una preocupación constante por lograr la unificación de las normas que regulan el transporte, tanto nacional como internacional, y que ese postulado se cimienta en la importancia que estos servicios tienen para el comercio internacional, y que el transporte multimodal resulta una pieza de reconocida preponderancia en ese terreno, hemos visto que los resultados de estas labores no siempre han sido exitosos⁵⁴.

La circunstancia de que el presente trabajo haya asumido propiciar un texto funcional sobre la regulación jurídica del transporte multimodal internacional para la región sudamericana en forma de reglas, y volviendo a reconocer que los enunciados de carácter jurídico que a modo de determinaciones temáticas se desarrollan requieren, para su vigencia obligatoria en el tiempo y en un determinado espacio, ser adoptadas bajo la forma de un Tratado o Acuerdo Internacional, ello no impide que, de seguirse esta última vía, los tratamientos aquí efectuados puedan servir de base, casi completa, a la formulación del convenio jurídico aludido.

incluyan una fase marítima (Documentos A/CN.9/WG.III/WP.21 y Add. 1 del UNCITRAL –disponible en www.uncitral.org-).

⁵³ Acerca de esta cuestión, ver Balestra, Ricardo, “Estudios sobre integración económica, social y jurídica”, Abeledo-Perrot, Bs. As. 1970, p. 38 y ss.

⁵⁴ Ver Capítulo

6.1.2 Materias susceptibles de “Articulación”.

Hemos expresado como dato imprescindible para la comprensión del fenómeno bajo análisis, la preexistencia de normas o proyectos de normas de alcance regional o subregional. También nos hemos extendido acerca del grado de vigencia de ellas, así como de las principales cuestiones que han obstaculizado su plena aplicación.

De esta experiencia, y con el objeto de posibilitar otro mecanismo de interacción entre los marcos normativos sub regionales, se explicitarán aquellos aspectos en ellos contenidos, que podrían ser articulados en los términos y alcances expuestos en el Capítulo, numeral del presente trabajo.

6.1.3. Criterio de exposición:

A los efectos de exponer los textos sugeridos, se procede en cada una de las áreas temáticas a efectuar los comentarios vinculados, mencionar los antecedentes relevantes, fundar sucintamente el motivo que lleva a promover ese tratamiento y, finalmente plasmar su redacción, que se encuentra impresa en negritas y con sangría ampliada.

6.2. Enunciación conceptual.

En sentido estricto, la inclusión de definiciones en el marco jurídico internacional del transporte multimodal tiene como primordial objetivo precisar técnicamente la extensión y carácter del uso dado a la terminología usual de la contratación, comprendiendo su instrumentación, los sujetos involucrados y los efectos que se desprenden de ella, para dotar a la norma de consistencia intrínseca.

Otro de los objetivos perseguidos mediante la enumeración, que en forma de glosario suele iniciar las diversas normativas existentes, se endereza a asegurar que la inteligencia que las partes otorgan a los contenidos contractuales resulta cierta y determinada, aventando el error *in contrahendo* y garantizando una pacífica interpretación acerca de los derechos y obligaciones que se encuentran involucrados.

Esta *preinterpretación* de carácter *auténtica*, ya que está expuesta por el mismo emisor de la norma, resulta asimismo de particular relevancia a la hora de componer los posibles conflictos que eventualmente se deriven de la ejecución de la contratación.

6.2.1. Encuadramiento de las definiciones:

Lo recién expuesto lleva a la necesidad de configurar en forma clara cual es el verdadero sentido de la inclusión del glosario tratado, así como el ámbito exacto en el que se objetivan las definiciones producidas.

Así se ha preferido, conforme al texto sugerido a continuación, seguir la introducción a las definiciones contenida en las Reglas de La Haya-Visby⁵⁵, sustituyendo el vocablo “*palabras*” por “*nociones*”, ya que resulta más apropiado de acuerdo a la exposición de terminologías que se realizará.

“En las presentes Reglas (Acuerdo) se emplean las nociones siguientes de acuerdo al sentido que se indica a continuación:”

6.2.2. Concepto del Transporte Multimodal y su instrumentación:

La noción conceptual del Transporte Multimodal encierra, por un lado, la descripción de la operación fáctica involucrada, por otro, la definición técnico jurídica acerca de la contratación, los aspectos de su instrumentación y finalmente, los sujetos que se vinculan a través del contrato.

En el primer aspecto, ha resultado pacífico el tratamiento conceptual dado al transporte multimodal internacional en los distintos marcos jurídicos que se analizan y comparan en el presente estudio.

La situación puntual que presenta alcances diversos es la inclusión dentro de la noción tratada de distintas actividades conexas al propio porteo, que con mayor o menor extensión han sido receptadas en algunas normas, expresamente excluidas en otras o directamente obviadas en varios marcos usuales⁵⁶.

No existiendo regionalmente acuerdo de ninguna índole a través del cual se haya pautado en forma expresa el régimen de responsabilidad de variadas actividades como la recolección, estiba, desestiba, entrega, unitarización y desunitarización, consolidación y desconsolidación, almacenaje, etc., nada impediría que, aún sin incorporación expresa de carácter conceptual, por el principio de autonomía de la voluntad contractual se incluyera el tratamiento de esos servicios en el marco de la visión multimodal y su contratación, siempre y cuando no se contraríe mediante esta extensión disposiciones imperativas de los convenios internacionales o de leyes nacionales aplicables al contrato existiera específico de que se trate.

⁵⁵ Artículo 1°.-

⁵⁶ Ejemplo del primer caso es el Acuerdo MERCOSUR, que en su art. 1° literal a) incorpora al régimen, además del transporte propiamente dicho, los servicios de recolección, unitarización y desunitarización de cargas por destino, almacenamiento y manipulación, así como la consolidación y desconsolidación de mercaderías. Excluye expresamente las operaciones de carga y descarga el Convenio de Naciones Unidas de 1980 (art. 1° in fine, y omiten su tratamiento el Acuerdo ALADI, el Acuerdo CAN. Las reglas UNCTAD/CCI, al haber circunscripto el tratamiento del glosario al contrato de transporte multimodal sin avanzar sobre la definición de la propia operación, no han hecho alusión a la incorporación de otros servicios conexos.

Sin perjuicio de lo expuesto, y en razón de que la contratación multimodal se presenta en un contexto imbricado con la visión y práctica de la logística del comercio internacional de bienes, y que dentro de ésta, la tercerización es una herramienta permanente⁵⁷, se entiende necesario posibilitar la inclusión de estos servicios dentro del régimen multimodal, siempre y cuando hayan sido objeto de la contratación.

Como consecuencia de esto último, la ubicación de contratación de los generalmente denominados “servicios conexos” debería ubicarse en la definición del “contrato de transporte multimodal”.

- 1) Transporte Multimodal Internacional de Mercancías: el porte de mercancías utilizando al menos dos modos diferentes de transporte, en virtud de un Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar situado en un país en que un Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente⁵⁸.
- 2) Contrato de Transporte Multimodal Internacional: es el acuerdo de voluntades en virtud del cual un Operador de Transporte Multimodal se obliga a ejecutar, por sí o a través de otro actuando en su nombre, un Transporte Multimodal de carácter internacional, pudiendo comprender en forma expresa, además del traslado de bienes, otros servicios directamente conectados con éste, que se brinden en razón de la contratación, recibiendo como contraprestación el pago de un flete.

En la definición del contrato, se ha preferido incorporar el carácter consensual mediante la mención del acuerdo de voluntades que origina el vínculo, así como el carácter obligacional expreso del nexa asumido por el OTM⁵⁹.

También con relación a éste sujeto del contrato, se ha incluido en la propia definición un elemento que hace a la naturaleza de la convención, tal cual es la posibilidad, cierta y extendida, del desdoblamiento fáctico entre el OTM y otro, u otros, que ejecuten efectivamente el porteo⁶⁰.

Se considera imprescindible que este dato sea incorporado en la propia definición contractual, ya que las obligaciones que éste genera se extienden a las partes que lo han celebrado y más allá que la mayoría de las estructuras normativas hacen referencia a terceros en la definición de OTM, esta alusión se refiere casi universalmente a la celebración del contrato, circunstancia que no es exactamente la misma que habilitar la ejecución por un tercero⁶¹.

⁵⁷ Ver: Montero, Luis, “Logística e Intermodalidad”, Logis.Book / Fundación Emi-Manresa, Barcelona 2002.

⁵⁸ Se han seguido los textos del Convenio Naciones Unidas 1980, así como los Acuerdos ALADI y CAN. El Acuerdo MERCOSUR incluye en la definición la circunstancia de que los territorios de origen y destino del servicio se encuentren situados en ámbitos de jurisdicción de un país parte del acuerdo. Consideramos que ésta circunstancia debe ser abordada íntegramente dentro del tratamiento del Ambito de Aplicación.

⁵⁹ Idem Acuerdo ALADI.

⁶⁰ En igual sentido, con distinta redacción, literal b) del artículo 1º del Acuerdo MERCOSUR.

⁶¹ Ver Acuerdos Ginebra 1980, ALADI, CAN y MERCOSUR.

Finalmente, se ha incorporado la posibilidad de que expresamente se pacte la inclusión de otros servicios distintos del transporte en sí, pero que tengan conexidad directa con el contrato y la prestación principal. No se ha considerado útil hacer una descripción casuística de ellos, ya que cristalizaría el criterio interpretativo⁶².

En cuanto a la instrumentación de la contratación, en primer lugar se propicia modificar la alusión a ella como mero documento a fin de extender su noción a los medios electrónicos a través de los cuales pueda ser perfeccionada.

En lo relativo al efecto de la formalización, se ha preferido seguir las pautas del Convenio de Ginebra⁶³, en lo que hace al carácter de medio probatorio con la sola mención de tal circunstancia.

*Nominalmente, se prefiere atribuir al instrumento su mención como **Conocimiento de Transporte Multimodal**, ya que se vincula a los usos comerciales de la región y engloba un concepto siempre vinculado al transporte de mercaderías.*

Se ha incluido la obligación expresa de transportar las mercaderías, ya que la mera toma en custodia y entrega, podría generar la posibilidad de confundir un contrato de transporte multimodal con un contrato de depósito, ya que la situación fáctica de ambas contrataciones es en el momento inicial idéntica y la controversia podría suscitarse frente a otras prestaciones de servicios que también ejecutara el OTM⁶⁴.

- 3) Conocimiento de Transporte Multimodal: es el instrumento, negociable o no negociable, que hace prueba de la celebración de un Contrato de Transporte Multimodal y acredita que el Operador de Transporte Multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia, comprometiéndose a transportarlas y entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese Contrato. Su emisión podrá efectuarse como Conocimiento Electrónico de Transporte Multimodal.
- 4) Conocimiento Electrónico de Transporte Multimodal: la información contenida en uno o más mensajes enviados por Comunicación Electrónica con arreglo a un Contrato de Transporte Multimodal por un Operador de Transporte Multimodal, mediante el cual se prueba que éste ha tomado las mercancías bajo su custodia, comprometiéndose a transportarlas y entregarlas de conformidad a las cláusulas de ese contrato.
- 5) Comunicación Electrónica: comunicación por imágenes electrónicas, ópticas o digitales, o por medios análogos, a través de la cual la información comunicada es accesible y

⁶² En distinto sentido, el Acuerdo MERCOSUR ha realizado una enumeración sin especificar en forma concreta si la misma es de carácter restrictivo o meramente enunciativa.

⁶³ Tomado como fuente en este aspecto por el Acuerdo MERCOSUR.

⁶⁴ Ver Corcuera Ibáñez, Alberto “Análisis del Proyecto de Reglamentación de la Ley de Transporte Multimodal de la República Argentina”, Asociación Argentina de Logística Empresarial, Reseñas, Bs. As. 2000, p. 23.

utilizable para subsiguiente referencia. La comunicación incluye la generación, el almacenamiento, el envío y la recepción.

6.2.3. Los sujetos de la operación objeto de la contratación:

La contratación multimodal extiende sus efectos no solo a aquellos que la celebran, sino también a una serie de sujetos que se encuentran vinculados a las obligaciones que de él resultan, quedando sometidos todos ellos al régimen normativo de aplicación.

Los glosarios usuales en materia de transporte multimodal internacional no presentan mayores desajustes conceptuales al definir al Operador de Transporte Multimodal.

En primer lugar, ha quedado invariablemente reflejado el carácter de sujeto concentrador de las responsabilidades derivadas del contrato que cumple el OTM. Ello se manifiesta en su carácter de “principal” de la contratación, más allá que se valga de agentes u mandatarios, diversos porteadores, o diversos dependientes. Es decir que resulta a su cargo la obligación impuesta normativamente de cumplir con la totalidad del contrato, siendo ésta su directa y principal responsabilidad.⁶⁵ La posición del OTM no es la de un agente o mandatario, ni del expedidor ni de los porteadores, su obligación es originaria, autónoma y principal, tanto en lo relativo al cumplimiento del contrato como en lo atinente a las responsabilidades que de él se derivan.

Una temática que no alcanza el grado de coincidencia antes indicado es la relativa al carácter de la persona que se desempeña como OTM, esto es, si debe admitirse en dicho rol a personas físicas, o si por el contrario el grado de complejidad que encierra la actividad, su necesaria organización bajo formas empresarias y la solidez patrimonial que requiere la responsabilidad a su cargo, hacen necesario que se encuentre conformado como persona jurídica⁶⁶. Nosotros nos inclinamos, y sugerimos, esta última postura.

El texto que se propicia incluye el requisito del registro del OTM, como elemento que configura su calidad de tal y la posición frente a terceros. Este temperamento no haría más que dar consistencia al requisito de inscripción que existe en la normativa emitida regionalmente.

Finalmente, se ha trabajosamente elaborado que el OTM, sin perjuicio de poder encarnar el carácter de transportador efectivo en una o más fases de la prestación, no es, en cuanto a su papel de OTM, transportista, sino un organizador del esfuerzo de transporte. Esta discusión, además de baldía, resulta extraña al tratamiento jurídico que venimos cumpliendo, ya que, lo que universalmente los marcos de regulación del multimodalismo se han encargado en

⁶⁵ Ver Bendoricich, Jorge Pablo, “Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercaderías”, Reseña y Estudios, Bs. As. 1983.

⁶⁶ Las definiciones de los Convenios de Ginebra, Acuerdo ALADI y Acuerdo CAN, no se expiden acerca de la cuestión. El Acuerdo Mercosur requiere que se trate de una persona jurídica.

*salvaguardar es la concentración de la totalidad de la responsabilidad por la contratación en esta figura, independientemente que asuma efectivamente el papel de porteador.*⁶⁷

El expedidor o consignador es, desde el punto de vista material, quien entrega las mercaderías al OTM, sus representantes o dependientes, para su transporte.

*Nótese que ampliando la posición de este sujeto hasta la de cocontratante, que puede o no ostentar, los acuerdos existentes en la región, lo han equiparado lisa y llanamente con quien celebra el contrato de transporte multimodal con el OTM*⁶⁸.

Por ello, resulta necesario dejar en claro que el expedidor cumple una función eminentemente fáctica, entregar las mercaderías para su transporte, sobre la base de algún título o instrucción, y no necesariamente por haber celebrado en forma personal el contrato.

En esta inteligencia, tanto las Reglas de Hamburgo al definir el cargador marítimo, como el Convenio de Ginebra de 1980, han cuidado esta dicotomía acerca del expedidor.

El porteador es la persona que en forma efectiva traslada las mercaderías objeto del contrato de transporte multimodal de mercaderías. Obviamente, y conforme a la definición de esta operación, habrán de participar en la misma al menos dos transportistas. Nada impide que el OTM cumpla el papel de porteador efectivo en uno, más o todos los modos mediante los cuales se afronte la prestación.

*Finalmente, el consignatario es, dentro de los distintos sujetos de la operación multimodal, la persona que se encuentra facultada, en forma originaria o derivada*⁶⁹, *para recibir las mercaderías, y en la otra faz de las obligaciones recíprocas que genera el contrato, es la persona a la que el OTM debe realizar la entrega de las cargas.*

- 6) Operador de Transporte Multimodal: toda persona jurídica, registrada en calidad de tal, que por sí o por intermedio de otra que actué en su nombre y representación, celebra un Contrato de Transporte Multimodal, actuando como principal y no como agente o en interés del Expedidor o de los porteadores que participan de la ejecución del contrato, asumiendo la responsabilidad por su cumplimiento, conforme a las reglas contenidas en el presente cuerpo normativo.
- 7) Expedidor: toda persona que, por sí o por medio de otra que actué en su nombre y representación, celebra un Contrato de Transporte Multimodal con el Operador de

⁶⁷ Siguiendo a Roberto Liatis (Compendio de Clases de la Maestría de Logística de la Universidad Austral de Buenos Aires, Año 2001), resaltamos que quien organiza el traslado de bienes, coordina los distintos modos a ser utilizados en ese traslado y expide documentación bajo la denominación de conocimiento de transporte multimodal, u otra afín, difícilmente pueda ser tenido como no-transportista. Por ello, independientemente de quien sea el acarreador, no dudamos en considerar al OTM como un transportista.

⁶⁸ En efecto, el Acuerdo ALADI, el del MERCOSUR y el de la CAN, con idéntico texto, exponen que expedidor es “la persona que celebra un Contrato de Transporte Multimodal con el Operador de Transporte Multimodal”.

⁶⁹ En el segundo caso, de haberse emitido un conocimiento de transporte multimodal bajo la forma negociable, y se hubiese transferido con modificación del consignatario originariamente designado.

Transporte Multimodal, o toda persona que, por sí o por medio de otra que actué en su nombre y representación, entrega efectivamente las mercancías al Operador de Transporte Multimodal, sus representantes o dependientes, existiendo un Contrato de Transporte Multimodal a su respecto.

- 8) Porteador: es la persona que ejecuta en forma efectiva, total o parcialmente, el servicio de transporte objeto del Contrato de Transporte Multimodal, sea o no Operador de Transporte Multimodal.
- 9) Consignatario: es la persona autorizada para recibir del Operador de Transporte Multimodal las mercancías transportadas en virtud de un Contrato de Transporte Multimodal.

6.2.4. Acerca de los bienes transportados, su disposición y custodia:

El concepto de mercancía, engloba una serie de géneros y artículos, de todo tipo y características, que recibe una de las partes ejecutantes del contrato para ser transportados a su amparo.

Tradicionalmente, se encuentran incluidos los medios de unitarización de carga, es decir aquellos recipientes que permiten ordenar y acondicionar correctamente los bienes a ser transportados.

En esta noción se engloban el contenedor, las paletas o cualquier otro elemento de transporte, así como las distintas variedades de embalajes.

La extensión del carácter de mercancías a los elementos recién nombrados no importa adelantar juicio sobre el tratamiento aduanero que debe darse a ellos⁷⁰. Simplemente, la circunstancia de que el transporte recae sobre estos elementos y su contenido, lleva a que la consideración de mercancía así como las obligaciones del OTM respecto de éstas, se extienda a la totalidad de los bienes transportados, incluidos en el medio de unitarización, y a él mismo, cuando no es de propiedad o no ha sido suministrado por el OTM.⁷¹

El tomar bajo custodia las mercancías tiene el efecto de atribuir, por esa sola circunstancia, responsabilidad al OTM ante cualquier evento que se suscite respecto de éstas. En el plano temporal, esa asunción de responsabilidad iniciada en el momento de la toma en custodia, se mantiene hasta el momento de la entrega de los bienes transportados conforme las cláusulas del contrato.

⁷⁰ La Ley N° 24.921 de transporte multimodal de la República Argentina, ha fijado que el contenedor es considerado a sus efectos aduaneros como un elemento del equipo de transporte.

⁷¹ En este idéntico sentido: las Reglas de Hamburgo, el Convenio de Ginebra de 1980, el Acuerdo de la ALADI, el de la CAN y el del MERCOSUR.

Esta es la motivación de ubicar en el contexto de las definiciones el significado de los conceptos aludidos.

- 10) Mercancía: toda clase de bienes susceptibles de ser transportados, incluidos los animales vivos, cualquier tipo de contenedor, paleta u otros elementos de transporte análogos, siempre que éstos no sean suministrados por Operador de Transporte Multimodal.
- 11) Tomar bajo custodia: el acto de colocar el expedidor físicamente las mercancías en poder del Operador de Transporte Multimodal, y que éste las acepte para su transporte.
- 12) Entrega: el acto de poner las mercancías por parte del Operador de Transporte Multimodal, a disposición efectiva del Consignatario de conformidad con el Contrato de Transporte Multimodal, o con las leyes o los usos de comercio imperantes en el lugar de la entrega, o en su caso, a disposición efectiva de una autoridad u otro tercero, en poder de los cuales, conforme a las leyes o los usos de comercio imperantes en el lugar de entrega, se deban poner las mercancías.

6.2.5. Nociones instrumentales:

Aspectos tales como la determinación de la unidad para fijar la limitación cuantitativa de la responsabilidad⁷², el registro de operador de transporte multimodal, o los organismos nacionales competentes para la aplicación de las prescripciones del marco regulatorio, han sido generalmente incluidos en los glosarios iniciales de las normas internacionales. La propuesta recoge tan solo las nociones que se vinculan a los tratamientos que se desarrollan ulteriormente al abordarse esta temática.

- 13) Derechos Especiales de Giro (DEG): unidad de cuenta definida por el Fondo Monetario Internacional.
- 14) Organismo Nacional Competente: la dependencia gubernamental designada por cada Estado Parte, encargada de la habilitación de los Operadores de Transporte Multimodal, con facultades para expedir o cancelar los Certificados de Registro correspondientes.
- 15) Certificado de Registro: documento emitido por el Organismo Nacional Competente a favor del Operador de Transporte Multimodal que ha obtenido su inscripción en el

⁷² En forma universal, tanto el Convenio de Ginebra de 1980, como las Reglas UNCTAD/CCI, y los acuerdos regionales y subregionales en el ámbito sudamericano, han determinado para la exposición del límite de responsabilidad en materia multimodal la unidad de cuenta utilizada por el Fondo Monetario Internacional (IMF) definida como Derecho Especial de Giro (DEG, o SRG –sigla en idioma inglés–. Sin perjuicio de ello, existen situaciones especiales, como la producida y contemplada por el Anexo I del Acuerdo de Transporte Multimodal del Mercosur, que será tratada dentro de este trabajo al abordar los alcances de la limitación de responsabilidad del OTM.

Registro que lo autoriza a la celebración, instrumentación y ejecución del Contrato de Transporte Multimodal Internacional en calidad de tal.

- 16) Ley imperativa: toda ley o Convenio Internacional que forme parte del derecho nacional referente al transporte de mercancías, de cuyas disposiciones sea imposible apartarse mediante estipulaciones contractuales en perjuicio del expedidor o del consignatario.

6.3. El ámbito de aplicación.

La normativa jurídica, sea nacional o internacional, tiene un asiento territorial en cuyo seno produce plenamente los efectos por ella previstos. En el caso objeto del presente trabajo, el continente espacial desde y hacia el cual se irradian las soluciones multimodales propiciadas está constituido por el área de Sudamérica. Ello importa una marcada limitante sobre la expansión del marco a otros puntos de gran desarrollo y dinámica del comercio internacional de bienes, situación que solo podrá remediarse parcialmente mediante la adopción de reglas armónicas con otras estructuras normativas –labor que aquí se persigue–, y totalmente, cuando las condiciones se encuentren maduras para consagrar un régimen global en la materia.

Sin perjuicio de ello, la necesidad de desarrollo e intensificación de las prácticas multimodales en lo regional interno, justifica que, sin adoptar soluciones extremadamente localistas o exóticas, se aúnen los criterios ordenadores, no solo para su puesta en vigor, sino también como un aporte del bloque hacia la discusión y eventual consagración de un convenio de alcance universal.

El tratamiento específico del ámbito de aplicación se encuentra adecuadamente expuesto en las normas regionales, las que se han inspirado en el Convenio de Naciones Unidas de 1980.

A ese tratamiento valdría agregar la posibilidad de que, aún cuando alguno de los elementos que se determinan para dar asiento a la aplicación de las normas⁷³, no se encuentre situado en lugares sometidos a la jurisdicción de un país signatario, estas puedan ser de aplicación en virtud del principio de la autonomía de la voluntad contractual, es decir que pueda contratarse sobre sus términos y efectos por decisión libre de las partes. Aún así, esta facultad inmanente, fundada en el aludido principio de autonomía de la voluntad contractual, encontrará como freno y límite la posible existencia en la legislación del lugar de cumplimiento del contrato, es decir por las leyes locales o convenios internacionales de que sea parte el país de destino de las mercaderías fuera de ámbito regional. En efecto, si el orden normativo del lugar previsto contractualmente para su cumplimiento veda la aplicación de la prórroga legal de índole contractual, a pesar de ésta, la norma regional no podrá ser de aplicación. Nos encontramos entonces ante la existencia de normas imperativas que imposibilitan la prórroga consensual tendiente a extaterritorializar el marco legal propio.

⁷³ En todos los casos el lugar estipulado para la toma en custodia o para la entrega de las mercancías.

Finalmente, se propicia incorporar la solución contenida en el Acuerdo de la ALADI referente a la posibilidad de adoptar, también convencionalmente, la regulación multimodal regional para los contratos unimodales.

Ambito de Aplicación: las presentes Reglas (Acuerdo) serán de aplicación a los Contratos de Transporte Multimodal Internacional siempre que:

- a) *el lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal para que el Operador de Transporte Multimodal tome las mercancías bajo su custodia, esté situado en un Estado parte, o,*
- b) *el lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal para que el Operador de Transporte Multimodal haga efectiva la entrega de las mercancías objeto del dicho contrato, esté situado en un Estado Parte*

Asimismo, las disposiciones de estas reglas (acuerdo) podrán extenderse a los contratos de transporte internacional para ser ejecutados por un solo modo, siempre que en forma expresa se haga constar dicha estipulación y que los términos, alcances y efectos de esa contratación se adecuen a las presentes.

En todos los casos previstos en la presente sección (artículo), sus disposiciones solo serán de aplicación si no contrarían normas imperativas contenidas en convenios internacionales o leyes nacionales aplicables al contrato de transporte multimodal o al contrato de transporte ejecutado por un modo, según corresponda.

6.4. Regulación específica del Contrato de Transporte Multimodal y su instrumentación.

Como ha quedado expresado, el acuerdo de voluntades de carácter consensual mediante el cual el OTM se obliga a transportar las mercancías conforme las reglas del régimen jurídico del multimodalismo se instrumenta a través de un medio documental, a fin de garantizar su prueba y dotar a la convención de un asiento tangible para realizar distintas atestaciones vinculadas a la identificación de las partes, fecha del acuerdo, destino e itinerario del servicio, la naturaleza de la carga, su estado aparente, flete convenido, entre otras condiciones de la contratación.

Desde el punto de vista material, la forma prevista para la extensión del *conocimiento de transporte multimodal* en los acuerdos regionales, alude a su carácter escrito, sin perjuicio de prever la posibilidad de que la firma sea inserta de manera impresa facsimilarmente, o por medios mecánicos o electrónicos. La generalización del comercio electrónico, así como el auge del intercambio electrónico de datos obliga a incorporar mayores precisiones acerca de estas modalidades de instrumentación⁷⁴.

⁷⁴ Desde el punto de vista conceptual, el Proyecto de Instrumento de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Marítimo Internacional (CNUDMI, UNCITRAL en su sigla en idioma inglés), elaborado por su Grupo de Trabajo III –Abril de 2003- (Documento A/CN.9/WG.III/WP.21), ha realizado una clara determinación acerca de los alcances generales del denominado “documento electrónico” de transporte, la que, por no hallarse supeditada a

En el ámbito de la circulación del Conocimiento, se dota a éste de la naturaleza general de los papeles de comercio. A elección del expedidor podrá ser emitido como negociable o no negociable. En el primer caso, se viabiliza su disposición jurídica mediante las formas nominativas, a la orden o al portador, siguiendo de ello que su transferencia a terceros deberá materializarse a través de la cesión, el endoso o la mera tradición, respectivamente.

Los efectos vinculados a la emisión del *Conocimiento de Transporte Multimodal* se vinculan a al ámbito temporal dentro de cuyo lapso el OTM asume la responsabilidad por la totalidad de la operación de transporte. En este aspecto, se siguen las pautas universalmente establecidas.

Por otra parte, los datos y menciones contenidas en el Conocimiento crean la presunción *juris tantum* de que el OTM ha tomado bajo su custodia las mercancías en la forma y condición mencionadas en el instrumento, salvo que en su propio cuerpo o añadido a él, se haga reserva expresa o se indique que, tanto el peso, naturaleza y número de los bienes a transportar han sido declarados por el cargador, o el elemento de unitarización ha sido llenado por el cargador, u otras atestaciones análogas.

Finalmente, se ha preferido el criterio de no incluir en el texto una enunciación de formas y contenidos para el Conocimiento, haciendo remisión a los usos y costumbres internacionales en la materia⁷⁵. Este temperamento se adecua con la intención de progresiva articulación y unificación de las normas multimodales, a la vez que evita la generación de conflictos de carácter formal, en un campo donde la profesionalización de los sujetos involucrados, así como la basta tradición comercial a su respecto, ha convertido en reglas fijas sus prácticas medulares. Además, la dinámica que impone el transporte internacional de bienes y su rápida adaptación a nuevas tecnologías de todo orden, disuaden estratificar rígidamente sus instrumentalidades.

El Operador de Transporte Multimodal, al tomar las mercancías bajo su custodia, emitirá al Expedidor un Conocimiento de Transporte Multimodal bajo forma escrita o impresa, o le remitirá un Conocimiento Electrónico de Transporte Multimodal.

La forma y contenido de ambos tipos de Conocimientos se regirá por los usos y costumbres internacionales en la materia, deberán ser fechados y la firma del OTM podrá ser inserta mediante cualquier forma reconocida por los mencionados usos y costumbres. El Conocimiento Electrónico de Transporte Multimodal la rubrica del OTM se adecuará en lo referente a su rúbrica, a la naturaleza y determinaciones técnicas de las comunicaciones electrónicas que lo conformen. Tanto el Conocimiento de Transporte Multimodal como el Conocimiento Electrónico de Transporte Multimodal, serán emitidos como negociable o no negociable, a elección del Expedidor.

tecnología fija, resulta de gran utilidad para caracterizar sus requisitos, y efectos. El texto propiciado a fin de incorporar la precisión de esta modalidad de instrumentación se ha adaptado de las nociones elaboradas en ese proyecto.

⁷⁵ Ídem Tratado ALADI art. 4º, segundo párrafo.

Los datos contenidos en el Conocimiento de Transporte Multimodal establecerán, salvo prueba en contrario, que el OTM tomó bajo su custodia las mercancías en el estado y condición descritas en dicho instrumento.

El OTM podrá hacer constar en el propio instrumento reservas fundadas cuando considere que la descripción, rotulado o clasificación de las mercancías son inexactos, o cuando éstas, su elemento de transporte o embalaje, no presentaren perfectas condiciones físicas, siempre y cuando las indicadas reservas no impidan su transporte de acuerdo con las exigencias legales de cada modalidad a ser utilizada para el porteo.

6.5. Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal.

Siguiendo las reglas liminares en materia del contrato de transporte, la principal obligación que asume el OTM es la de transportar las mercancías sobre las cuales reside el acuerdo hasta el lugar determinado para su entrega, en el mismo estado en el que fueron por él recepcionadas, dentro del plazo convenido, si éste hubiese sido fijado mediante la correspondiente declaración de interés. Como consecuencia de éste cúmulo de obligaciones, se derivan una serie de responsabilidades, principalmente enfocadas a determinar los efectos que el incumplimiento total o parcial genera, los mecanismos de atribución de esos resultados, las causales de exoneración y los lineamientos para graduar las indemnizaciones correspondientes.

Como visión general de estos aspectos, se puede afirmar que los marcos de regulación del área, en consonancia con sus antecedentes internacionales, presentan un alto grado de cohesión. Esta situación no es fortuita sino que responde a la circunstancia de hallarnos dentro de uno de los aspectos jurídicos centrales el multimodalismo, acerca del cual se ha logrado un aquilatado margen de estabilidad⁷⁶.

Si este capítulo de la regulación adquiere universalmente gran preponderancia por sus implicaciones, las tiene particularmente intensificadas en el ámbito de Sudamérica, ya que su posición relativa en el comercio internacional de mercaderías y el comportamiento de los flujos que este genera en la región, permiten hacer prevalecer el carácter de consignatario que ostenta el área. Ello así, el asegurar las notas de profesionalidad y solidez patrimonial del OTM, importa garantizar la satisfacción del cumplimiento de las obligaciones a su cargo.⁷⁷

Existen, a pesar de la similitud de tratamiento antes mencionada, divergencias en lo que respecta a los fundamentos de esa responsabilidad, a las causales de exoneración, y muy fundamentalmente, en cuanto a la limitación de responsabilidad del OTM, temática que se desarrollará en su específico espacio.⁷⁸

⁷⁶ La cuestión fue una de las más debatidas durante la elaboración del Convenio de Ginebra de 1980, habiéndose seguido en lo sustancial para plasmar su tratamiento las previsiones de las Reglas de Hamburgo de 1978.

⁷⁷ Al respecto ver, Bloch, Roberto, “Transporte Multimodal”, Ed. Ad-Hoc, Bs. As. 1996, p. 120.

⁷⁸ Estos aspectos guardan casi idéntico tratamiento en los Acuerdos de la ALADI y de la CAN, presentando diferencias marcadas con el Acuerdo del MERCOSUR.

6.5.1. Extensión temporal de la responsabilidad del OTM.

Es principio generalmente aceptado que la misma corre desde la toma bajo custodia de las mercancías hasta el momento de la entrega. Es decir que coincide con la disponibilidad material que el OTM, por sí o por los transportistas efectivos de los que el se vale, tiene sobre la carga.

Durante dicho lapso el OTM tiene el deber de custodia de los bienes entregados para el transporte, hallándose obligado a comportarse respecto de ellos, con la diligencia y conocimiento de causa que es dable exigirle en atención a su carácter de profesional en los servicios contratado.

La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal abarca la totalidad del período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.

6.5.2. Atribución de responsabilidad por sus agentes y dependientes.

El principio de concentración de responsabilidad en el OTM tiene una de sus expresiones en este punto.

La responsabilidad devenida del accionar, positivo o negativo, de agentes, dependientes, transportistas efectivos o de cualquier otra persona que intervenga a su pedido en la ejecución del contrato es de carácter directa, originaria y principal, siempre y cuando la actuación de los dependientes o de otros de los que se valga para cumplir el contrato, lo haya sido en cumplimiento de las funciones asignadas⁷⁹.

El Operador de Transporte Multimodal será responsable de las acciones y omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyo servicio recurra para el cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fueran propias.

6.5.3. Obligación de entrega. Sujetos habilitados a recepcionar la carga.

El OTM es sujeto pasivo de la obligación básica del contrato consistente en la entrega de las mercaderías transportadas. Los marcos regulan a quien debe hacerse la entrega en base a la forma en que se haya extendido el conocimiento de transporte multimodal, por ello deben ser distintas las

⁷⁹ Ídem Reglas UNCTAD/CCI –regla 4.2-.

modalidades de entrega según se trate de un instrumento emitido como negociable o como no negociable⁸⁰.

El Operador de Transporte Multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercaderías sean entregadas:

- a) *Habiéndose emitido Conocimiento de Transporte Multimodal de carácter negociable “al portador”, a la persona que le presente uno de los originales del conocimiento.*
- b) *Habiéndose emitido Conocimiento de Transporte Multimodal de carácter negociable “a la orden”, a la persona que le presente uno de los originales del conocimiento, debidamente endosado por ella.*
- c) *Habiéndose emitido Conocimiento de Transporte Multimodal de carácter negociable “nominativo”, a la persona nombrada en el conocimiento, previa acreditación de su identidad y contra la presentación de uno de los originales del conocimiento. Si el conocimiento fue endosado a la orden o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el literal b).*
- d) *Habiéndose emitido Conocimiento de Transporte Multimodal de carácter no negociable, a la persona designada en el conocimiento como consignatario, previa acreditación de su identidad.*
- e) *Habiéndose emitido Conocimiento Electrónico de Transporte Multimodal de carácter negociable, a la persona que se le indique mediante el correspondiente mensaje electrónico, sea éste emitido por el expedidor o por quien haya adquirido los derechos de aquel o del consignatario, en este último caso, confirmado electrónicamente.*
- f) *Habiéndose emitido Conocimiento Electrónico de Transporte Multimodal de carácter no negociable, se aplicará lo dispuesto en el literal d).*

6.5.4. Fundamentos de la responsabilidad del OTM.

Los hechos que hacen relevante y ponen en funcionamiento el sistema de responsabilidad del OTM se vinculan con el incumplimiento de sus obligaciones.

⁸⁰ Ídem Reglas UNCTAD/CCI –regla 4.3-.

Específicamente, la suerte que corren durante la ejecución del contrato las mercaderías transportadas, cuando existen hechos que se traducen en la pérdida, daño o retraso en la entrega de esos bienes, son el antecedente de la atribución de culpa en sentido lato a quien se ha obligado a entregarlos en las mismas condiciones en que fueron recepcionados.

Ello resulta consecuencia directa de ser la responsabilidad tratada de carácter contractual, y en este ámbito la culpa se presume, mientras que en la extracontractual resulta imperioso que quien la alega suministre las pruebas que acrediten el obrar culpable.

En forma extendida a todos los marcos que regulan esta temática, la culpa del OTM es de carácter presuntiva, es decir que producida la pérdida, el daño o el retraso, por imperio del tratamiento normativo, estos eventos se asignan a su responsabilidad. El sistema ha sido justificado sobre dos pilares principales, el beneficio de la carga y la profesionalidad del transportador.

Esta presunción no es obviamente fatal o incontrovertible. Corresponde al OTM cargar con la prueba acerca de la existencia de al menos una de las causales que el propio ordenamiento establece a fin de exonerarlo de la responsabilidad por él impuesta.

El sistema se completa con una contrapartida al rigor de atribución presunta de culpa por los resultados dañosos en cabeza del OTM, al fijar los límites cuantitativos a las indemnizaciones que se generen como consecuencia de su incumplimiento.

El Operador de Transporte Multimodal será responsable por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como de la demora en la entrega, si el motivo que originó esa pérdida, daño o demora se produjo cuando las mercancías se encontraban bajo su custodia y no hubiese concurrido alguno de los hechos previstos en estas Reglas (Acuerdo) como eximentes de esa responsabilidad.

A los fines de que la demora en la entrega adquiera relevancia para atribuir al Operador de Transporte Multimodal la responsabilidad por los perjuicios que de ella se deriven, el Expedidor deberá efectuar una declaración de interés en la entrega de las mercancías dentro de un plazo determinado, y a su vez, esa declaración deberá ser aceptada por el Operador de Transporte Multimodal. En ausencia de la mencionada declaración y su aceptación, éste no será responsable.

6.5.5. Causales de exoneración de la responsabilidad del OTM.

Hemos aludido en el apartado precedente a la necesaria existencia y determinación, por parte de la normativa internacional en la materia, de las circunstancias expresas que revierten la presunción legislativa sobre responsabilidad del OTM, liberándolo de la misma.

El cúmulo de cláusulas exonerativas en materia de navegación marítima⁸¹, debe ser tenido en cuenta a fin de que el OTM que explota buques pueda acogerse a las mismas causales que se hubiesen aplicado a un contrato unimodal de transporte marítimo.

Esto último se encuentra previsto en el tratamiento del Acuerdo de la ALADI, así como en el de la CAN, mediante la incorporación de una fórmula que si bien parece desdibujar la responsabilidad directa y objetiva del OTM y sus dependientes, permite zanjar el escollo que su falta de tratamiento traería aparejado⁸².

Es que esta determinación, basada en el Convenio de Ginebra de 1980, similar a la estipulada al efecto en las Reglas de Hamburgo de 1978, es aplicación de la “due diligence”, que la doctrina anglosajona ha consagrado como medio de exoneración de responsabilidad, mediante el establecimiento de un patrón de conducta que mide la actuación del capitán del buque sobre la pauta de haber ajustado su obrar a un hacer diligente de acuerdo a las circunstancias del caso.

Debemos expresar que la laxitud de este medio exonerativo resulta, conforme a los marcos legales de los países de la región, en su totalidad recipiendarios del sistema continental, sumamente incierto. Por otra parte, la inclusión dentro de las causales que inhiben la responsabilidad del OTM de los denominados “caso fortuito” y “fuerza mayor”⁸³, resulta, para la concepción regional del derecho, más determinado y determinable, por la copiosa doctrina y antecedentes jurisprudenciales existentes a ese respecto, incluidos los vinculados al contrato de transporte.⁸⁴

Finalmente, se incorporan las causales de exoneración que han sido aceptadas pacíficamente por los antecedentes regionales e internacionales, es decir, los casos de actos u omisiones del expedidor, condición defectuosa de los embalajes, manipuleo del expedidor, vicios ocultos de la carga, cese de actividades por medidas de fuerza sindicales o patronales, y las recién mencionadas de “caso fortuito” o “fuerza mayor”.

El Operador de Transporte Multimodal no será responsable si prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas sobrevinieron durante ese transporte, por efecto de una o más de las siguientes circunstancias:

- 1) acto, hecho u omisión imputables al expedidor o consignatario de las mercancías, o a sus agentes o representantes.**
- 2) Insuficiencia o inexactitud de la descripción, rotulado o clasificación de las mercancías o condición defectuosa de su elemento de transporte o embalaje,**

⁸¹ Reglas de la Haya – Visby, artículo 4º párrafo 2.

⁸² En efecto, el artículo 9 del Acuerdo Sudamericano y el 10º del de la CAN, fijan como medio exonerativo directo la prueba de que el OTM, sus empleados o agentes o cualquier otra persona de las que aquel se vale, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse de ellos para evitar el hecho que da origen a los daños. Se destaca que esta eliminación directa de responsabilidad no expresa ni se asienta en la determinación de un hecho concreto, pero tiene sus orígenes en las denominadas falla náutica y en el incendio abordado.

⁸³ Dichos conceptos encierran el acaecimiento de aquello que no ha podido preverse o que previsto, por irresistible, no ha podido evitarse, no encontrándose nadie, en principio, obligado por la naturaleza de un contrato a prestar el caso fortuito, salvo que en forma expresa alguna de las partes hubiese tomado a su cargo dicho riesgo. (ambas voces en el “Diccionario de Legislación y Jurisprudencia de Joaquín Escriche, Garnier Hermanos, París, 1896, p. 434)

⁸⁴ En igual sentido: Aguirre Ramírez, Fernando y Fresnedo de Aguirre, Cecilia, Transporte Multimodal, Fundación de Cultura Universitaria, Montevideo, 1999, p. 85.

siempre que el OTM, sus agentes o dependientes, hubieren efectuado en el Conocimiento de Transporte Multimodal las fundadas reservas del caso.

3) Vicio propio u oculto de las mercancías.

4) Huelgas, motines o lock-outs, fuera del control del OTM.

5) Caso fortuito o fuerza mayor, debidamente comprobados.

6) Dificultades impeditivas del transporte y otros actos fuera del control del OTM, debidamente comprobados, no existiendo otra forma de cumplir el contrato.

6.6. Limitación de la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal.

La limitación de responsabilidad del OTM no es una determinación aparecida en el campo del derecho de los transportes por impulso del propio multimodalismo. Es la aplicación a esta, relativamente nueva, forma de operación modal sucesiva con centralización de sujetos y concentración de responsabilidades, de principios anteriormente consagrados universalmente, primero para el transporte marítimo y luego para la navegación aérea.

Debe reconocerse que una caracterizada doctrina ha venido a poner en tela de juicio el instituto de la limitación de responsabilidad del transportista, sea éste multi o uni modal, basando esos criterios en distintas motivaciones.

En primer lugar se ha expuesto que el desarrollo y expansión de la movilidad, así como las tecnologías aplicadas al transporte en el mundo contemporáneo, han especializado su equipamiento y operación, dotándolo de una confiabilidad tal que han quedado minimizados sus riesgos, fundamento que históricamente justificara los regímenes de limitación de la responsabilidad emergente del contrato de transporte.

En el ámbito del análisis económico, se ha planteado que su instauración importa una transferencia de recursos desde los usuarios del servicio de transporte hacia los porteadores.

También se ha criticado ácidamente el mecanismo de determinación cuántica de la limitación de responsabilidad que usualmente se viene utilizando.⁸⁵

Los mismos contradictores de fijar los límites de responsabilidad por la indicada unidad de cuenta internacional, se han declarado enemigos de un régimen múltiple, donde sobre la base de la declaración de cada país, y según el lugar de cumplimiento del contrato, se establezca el límite con arreglo a ello.

Tampoco son propensos a la aceptación de un sistema dual, que permite la convivencia de dos sistemas referenciales para la fijación de este límite.

A ésta altura debemos destacar que más allá de las muchas y consistentes críticas efectuadas al sistema, la realidad impone con preponderancia, que modalmente se han consagrado dichas

⁸⁵ El Derecho Especial de Giro (DEG) unidad fijada por el Fondo Monetario Internacional.

limitaciones, dato cierto e innegable, que impide advertir de que forma el multimodalismo podría ponerse en ejecución, si su regulación internacional o nacional no contemplara esta realidad.

En términos prácticos, lo recién expresado importaría que, contratado el transporte sucesivo bajo los principios de concentración de sujetos, documentos y responsabilidad, los efectos de cualquier hecho dañoso por el que el OTM debiera responder, serían mucho más gravosos que si la contratación se hubiese planteado en forma atomizada por cada segmento modal a ser utilizado.

Desde otro ángulo, si universalmente el multimodalismo no adoptara para el tratamiento y solución de la temática en análisis el denominado “*Network System*”⁸⁶ *modificado*, es decir, aquel en virtud del cual se aplican al régimen de responsabilidad un cúmulo de normas únicas, independientemente de la fase de transporte durante la cual se produjo la pérdida, el daño o demora, pero a su vez, para el caso de la determinación de la cuantía del límite indemnizatorio se utilizan las de carácter modal correspondientes al modo en que se produjo la pérdida, daño o demora, si estos fueron localizados, las fluctuaciones indemnizatorias entre el transporte multimodal y el unimodal serían tan evidentes, que el multimodalismo perdería sus ventajas evidentes en materia de tercerización completa de la operación de transporte, especialización y uso racional de los medios y su infraestructura.

6.6.1. Avalúo de las mercancías transportadas.

En esta cuestión, directamente vinculada a la fijación de los límites indemnizatorios, se siguen los principios ya adoptados por las normas internacionales y regionales. No se encuentran en esos antecedentes tratamientos específicos para los daños parciales, ya que en dicho caso ha de prevalecer la prueba que sobre los mismos aporten las partes dentro de los mecanismos arbitrales o judiciales de solución de controversias. Empero, nada impide que se incorporen al conocimiento de transporte multimodal, las estipulaciones adicionales de carácter convencional, que las partes de la contratación entiendan necesarias.

La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará según el valor de ellas en el lugar y momento de la entrega al consignatario, o en el lugar y momento en que de acuerdo al Conocimiento de Transporte Multimodal, deberían haber sido entregadas.

El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización que tengan en una bolsa de mercancías, o a falta de ésta, conforme al precio que tengan en el mercado o, si no se dispusiera de esa cotización ni de su precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.

⁸⁶ Clásicamente, *el sistema de red* implica la aplicación de diferentes normas al régimen de responsabilidad conforme la legislación unimodal de la fase en que se produjo la pérdida, el daño o la demora, adicionando normas opcionales destinadas a solucionar el problema emergente de la imposibilidad de determinar el momento y modo en que el daño tuvo lugar.

Por contraposición, *el sistema uniforme o completo*, propugna la aplicación de un régimen único de responsabilidad, con prescindencia absoluta de la fase en que se generó el evento dañoso, o de la cuestión vinculada a si la misma no puede determinarse.

6.6.2. Fijación de los límites indemnizatorios.

Siguiendo los parámetros de los acuerdos internacionales y regulaciones internacionales regionales, se determina el caso de aplicación del límite de responsabilidad, es decir cuando no existiera declaración de valor por el expedidor al hacer entrega de los bienes, la que deberá ser consignada en el Conocimiento de Transporte Multimodal.

Se adopta, en virtud de la experiencia sudamericana⁸⁷, el criterio dual de fijar una suma derivada de convertir el monto límite expresado en Derechos Especiales de Giro, así como la posibilidad de que cada país declare el límite que aplicará.

Se sigue el criterio de las Reglas UNCTAD/CCI⁸⁸, basado en las Reglas de la Haya – Visby, de la denominada “fórmula del contenedor”, según la cual, el reclamante podrá utilizar las unidades incluidas en el contenedor a efectos de la limitación de responsabilidad, siempre que éstas hayan quedado expresamente detalladas en el conocimiento.

Los acuerdos de Sudamérica y de la CAN, han incluido en sus textos las previsiones de la Regla 6.3. de UNCTAD/CCI⁸⁹, que modifica el límite de responsabilidad cuando el transporte multimodal no incluye un tramo marítimo o fluvial. Esta situación y la solución dada por las mencionadas Reglas resulta de aplicación exclusiva al transporte terrestre Europeo, ya que ellas se han enderezado a adoptar para la fijación del límite de responsabilidad del transportista por carretera establecido por el régimen de contratación de transporte de carga de este modo, vigente en la mayoría de Europa, de generalizado conocimiento bajo la sigla “CMR”⁹⁰.

La determinación comentada sirve para aumentar el límite de responsabilidad por kilogramo, a la vez que reduce el efecto que podría generar la aplicación de la denominada “fórmula del contenedor” que aludimos en el antepenúltimo párrafo que precede.

En consecuencia, la prescripción tratada no encuentra fundamento en la región, ya que por imperio de los artículos 15 del acuerdo ALADI y 17 del de la CAN, la existencia en sus respectivos ámbitos de normas internacionales modales del transporte carretero o leyes imperativas nacionales de tal carácter, que fijaran límites de responsabilidad distintos a los establecidos por sus artículos 12 y 14, desplazaría a los ya aludidos artículos 15 y 17.

A contrario imperio, la carencia de esas normas modales, y la aplicación de los arts. 15 y 17 bajo crítica, harían aumentar el límite de responsabilidad para el transporte carretero, sin apego a condiciones locales de la economía de su operación.

⁸⁷ Caso del Acuerdo de Transporte Multimodal del MERCOSUR.

⁸⁸ Regla 6.

⁸⁹ Ídem Art. 18.3 del Convenio de Ginebra de 1980.

⁹⁰ “*Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera*”

Para el caso de indemnización por demora, siendo ella relevante, se sigue el principio universal de equipar el límite de responsabilidad al monto del flete percibido o a percibir por el transporte retrasado.

En lo concerniente a la acumulación de responsabilidad del OTM, dicha posibilidad se encuentra limitada por a la responsabilidad por la pérdida total de las mercancías. Ello así en razón de que el reclamante no puede acogerse a una limitación por “flete” además de la correspondiente a unidad o kilogramo⁹¹.

Finalmente, también se incorpora como causal de pérdida del derecho del OTM a limitar su responsabilidad, la circunstancia de probarse que los resultados dañosos ocurridos durante el transporte, provinieron de una acción u omisión atribuible a él, personalmente, y que dicha acción u omisión es deliberada, revistiendo los caracteres del dolo o de la culpa grave.⁹²

Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el Expedidor antes que el Operador de Transporte Multimodal las haya tomado bajo su custodia y que hayan sido consignados en el Conocimiento de Transporte Multimodal, el Operador de Transporte Multimodal no será ni podrá ser tenido por responsable en ningún caso de la pérdida o el daño de las mercancías por una suma que exceda:

- a) el límite equivalente a 666,67 DEG por bulto o por unidad de medida o a 2,00 DEG por Kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esa cantidad resulta mayor, o,***
- b) el límite de responsabilidad que establezca cada Estado Parte, conforme a la declaración que formule al efecto el Organismo Nacional Competente respectivo.***

Si un contenedor, una paleta o un elemento análogo de transporte es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el Conocimiento de Transporte Multimodal esté contenido en ese elemento de transporte, se considerará como un bulto o unidad transportada. Si se omite la mención señalada en el referido documento, todas las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una sola unidad de carga transportada.

Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del Transporte Multimodal respecto de la cual un convenio internacional aplicable o una ley imperativa en ese país establecen otro límite de responsabilidad, el límite de responsabilidad

⁹¹ Conf. Regla 6.6. UNCTAD/CCI.

⁹² El Acuerdo del MERCOSUR, en su artículo 18 conceptualiza jurídicamente el accionar que en este caso asume el OTM como de dolo o culpa grave. Si bien éstas nociones jurídicas son extendidas y generalmente hacen alusión a la conducta dañosa deliberada y a la representación consciente del daño que no impide ejecutarlo, se prefiere la descripción completa de dicha conducta de la forma contenida en los arts. 18 del Acuerdo de la ALADI y 20 del de la CAN, los que a su vez son reproducción de la Regla 7 de UNCTAD/CCI.

Por otra parte, se destaca que son ajenas a la causal de pérdida del derecho de limitar su responsabilidad analizado, las conductas de los dependientes del OTM, ya que el obrar que produce ese efecto debe ser personalmente asumido éste último. De esta forma el OTM no pierde el derecho cuando solo es responsable subsidiariamente por las acciones u omisiones de otras personas, según la afiatada regla de derecho que enuncia que el dolo no se transmite.

del Operador de Transporte Multimodal se determinará a tenor de lo dispuesto en ese convenio internacional o en esa ley imperativa.

Si el Operador de Transporte Multimodal fuere responsable de los perjuicios resultantes de la demora en la entrega, o de cualquier pérdida o daño indirectos que no sean la pérdida o daño de las mercancías, su responsabilidad estará limitada a una suma que no excederá del equivalente al flete que deba pagarse en virtud del contrato respectivo.

La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal no excederá los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.

El operador de transporte multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión realizada por el operador de transporte multimodal, con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o en forma imprudente, dolosa o a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

6.7. Responsabilidad del Expedidor.

La base de la responsabilidad del expedidor esta fundada en el deber a su cargo de garantizar al OTM acerca de la exactitud de la totalidad de los datos que debe proporcionar en virtud de la contratación.

Los datos aludidos son los que deben hacerse constar en la instrumentación del contrato. Los perjuicios que se provoquen al OTM por los que debe responder el expedidor no se limitan a los supuestos de datos inexactos, sino también a los casos en que estos son insuficientes.

Adviértase que las ulterioridades de esta situación pueden generar gravísimas consecuencias. Por caso, la incorrecta clasificación de las sustancias de carácter peligroso a ser transportadas, obligación a cargo del expedidor, generaría una incorrecta elección de los paneles de aviso de riesgo en el equipo de transporte, así como una desacertada determinación de las fichas de intervención para casos de accidentes o incidentes respecto de la carga. Por otra parte, esta inexactitud podría llevar a no aplicar los criterios de segregación necesarios para el tipo de riesgo involucrado, todo lo cual estaría determinando un exponencial e inminente peligro a sufrir un evento calamitoso.

En lo referente a la cesión de los derechos contenidos en el Conocimiento de Transporte Multimodal, dicho acto no libera al expedidor de su responsabilidad, ya que el riesgo potencial creado ha tenido como causa su actitud personal, resultando de ello que la verificación de efectos dañoso motivados por ella, no es transferible a terceros adquirentes de buena fe⁹³.

⁹³ Estos principios se encuentran similarmente contenidos en la Regla 8 UNCTAD/CCI.

Se considerará que el Expedidor. garantiza al operador de transporte multimodal, la exactitud, en el momento en que él toma las mercancías bajo su custodia, de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso que haya proporcionado por sí o por medio de otro que actúe en su nombre para su inclusión en el Conocimiento de Transporte Multimodal.

El Expedidor indemnizará al Operador de Transporte Multimodal de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos antes mencionados.

El Expedidor seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el Conocimiento de Transporte Multimodal.

El derecho del Operador de Transporte Multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto de cualquier persona distinta del Expedidor.

6.8. Demora en la entrega y pérdida definitiva.

Al comentar los fundamentos de la responsabilidad del OTM vimos que uno de los hechos que la enerva es el atraso o demora en cumplir con su obligación principal, tal cual es entregar la carga dentro del plazo estipulado en el Conocimiento.

Ahora bien, para que el mero vencimiento de un plazo sea relevante como hecho generador de responsabilidad, se requiere que dicho plazo haya sido declarado como de interés del expedidor dentro de las condiciones de la contratación. A su vez esa declaración debe haber sido aceptada por el OTM.

Vencido el plazo convencional, o transcurrido un lapso razonable de acuerdo a las circunstancias usuales que enmarcan el caso, se configura la demora, y se derivan las consecuencias de dicho incumplimiento, todavía parcial.

Los Acuerdos de Sudamérica y CAN, siguiendo las reglas UNCTAD/CCI, incorporan para la apreciación de las circunstancias configurantes de la demora, cuando no existe plazo contractualmente fijado, las condiciones que sería razonable exigir a un OTM diligente. No se comparte este criterio ya que incursiona en aspectos genéricos, subjetivos e imprecisos que no se compadecen con nuestra tradición jurídica en materia de análisis de la conducta para fijar la responsabilidad del sujeto.⁹⁴

⁹⁴ Como lo expusimos al comentar el “due diligence” aplicado a las causales de exoneración de responsabilidad del OTM. Lo que han establecido las normas mencionadas, para este caso relativo a la incertidumbre sobre el momento de cumplimiento del contrato, es la aplicación de *un patrón o estándar de índole abstracto* consistente en la indagación de la responsabilidad que pudiera caberle sobre la base del comportamiento de una persona con los antecedentes y

La conversión de la mera demora en pérdida definitiva, se encuentra reglada conforme lo establecido en la Regla 5.3 UNCTAD/CCI, aplicando un dispositivo temporal que se conjuga con el cómputo del plazo de noventa (90) días corridos desde que, de acuerdo a las circunstancias del caso, se entiende que las cargas deberían haber sido entregadas.⁹⁵

No se considera necesario incluir como lo hace la regla tratada exigir que la facultad del expedidor se pueda ejercer a falta de prueba en contrario, requisito también contenido en los Acuerdos de Sudamérica y CAN, ya que siendo el término fijado más que suficiente para la entrega, no se advierte por que razón el consignatario debería estar rebatiendo medios probatorios sobre las causas de la demora con aquel que, a todo evento, no ha cumplimentado la obligación principal a su cargo.

El atraso en la entrega ocurre cuando las mercancías no sean entregadas dentro del plazo expresamente acordado entre las partes o, en ausencia de tal acuerdo, dentro de un plazo que pueda, razonablemente, ser exigido al operador de transporte multimodal, tomando en consideración las circunstancias del caso.

Si las mercaderías no fueran entregadas dentro de los noventa (90) días corridos después de la fecha de entrega establecida de conformidad con lo dispuesto en este artículo, el Consignatario o cualquier otra persona con derecho a reclamar las mercancías podrá considerarlas perdidas.

6.9. Régimen de avisos de pérdidas o daños.

El aviso de pérdida o daño es el acto mediante el cual el consignatario notifica al OTM acerca de la existencia de faltantes o desperfectos en las mercancías que fueron transportadas y entregadas.

La primera disquisición que deber formularse es el diferente tratamiento que ha de darse a las pérdidas o daños aparentes y a aquellos que no ostentan tal carácter.

El aviso acerca de situaciones aparentes debe hacerse en el momento de la puesta a disposición de las mercancías en poder del consignatario. En caso de que las pérdidas o daños no sean aparentes, el aviso debe ser dado dentro de los seis días corridos contados desde la entrega.⁹⁶

El efecto de no formular el aviso en forma instantánea (aparentes) o dentro de los seis días (no aparentes) es el establecimiento a favor del OTM de una presunción *juirs tantum* sobre que las mercancías fueron entregadas en el estado en que aparecen detalladas en el Conocimiento.

conocimiento de causa, que es dable esperar de un transportista profesional, analizando que hubiese realizado éste, a efectos de posibilitar la entrega cumpliendo así con la obligación principal del contrato de transporte. Preferimos el tratamiento dado al tema por el artículo 11 del Acuerdo MERCOSUR.

⁹⁵ La regla de UNCTA/CCI sigue igual temperamento que el contenido en el Convenio de Ginebra de 1980. Las Reglas de Hamburgo de 1978 fijaban un plazo de 60 días.

⁹⁶ Ídem: Regla 9 UNCTAD/CCI.

Finalmente no alcanza a comprenderse porque el artículo 21, segundo párrafo, del Acuerdo MERCOSUR, ha fijado que el reclamo por pérdidas o daños no aparentes debe efectuarse antes del *sexto* día de recibidas las mercaderías. Si bien, como ha quedado dicho, ese plazo no genera la caducidad de ningún derecho de consignatario, le revierte la carga de la prueba sobre una fuerte presunción normativa, lo que hace ya de por sí breve los seis días completos fijados por el resto de los antecedentes.

A menos que el Consignatario dé aviso, por escrito o a través de mensaje electrónico, al Operador de Transporte Multimodal de la pérdida o daño, especificando la naturaleza de los mismos, en el momento en que las mercancías le fueran puestas en su poder, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el Operador de Transporte Multimodal las entregó tal como constan descritas en el Conocimiento de Transporte Multimodal.

Cuando la pérdida o daño no fueran aparentes, será igualmente aplicable el contenido del artículo precedente, si no se da aviso por escrito o a través de mensaje electrónico, dentro de los seis (6) días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del Consignatario.

A los efectos recién mencionados, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe por cuenta del Operador de Transporte Multimodal, incluida cualquier persona a cuyos servicios éste recurra en el lugar de entrega de las mercancías transportadas, ha sido dado al Operador de Transporte Multimodal.

6.10.- Jurisdicción y Competencia.

Con respecto a la elección de la sede judicial en la cual promover las acciones emergentes del contrato de transporte multimodal internacional, se siguen las opciones contenidas en los acuerdos regionales.

Especialmente se deja establecido la nulidad de las cláusulas que impidan o limiten la facultad de elección de quien se disponga a demandar.

Sin perjuicio de ello no se ha considerado conveniente incluir la opción del inciso e) del artículo 25 el Acuerdo de la CAN, en razón de que dicha posibilidad, que importa la prórroga voluntaria de jurisdicción de carácter contractual, podría venir a resultar una mención de estilo preinserta en este tipo de contrato, derivando la solución de controversias hacia foros no necesariamente prácticos para el consignatario.

Por otra parte, nada impide que con posterioridad al acaecimiento del hecho que origina la controversia, se pueda consensualmente pactar dicha solución, o someter el diferendo a arbitraje u otro tipo de composición.⁹⁷

⁹⁷ El artículo citado establece “cualquier otro lugar designado al efecto en el Contrato de Transporte Multimodal y consignado en el Documento de Transporte Multimodal”.

A elección del demandante o de quien actúe en su nombre, serán competentes para conocer las acciones relacionadas con el Contrato de Transporte Multimodal de mercancías celebrado en base a las presentes Reglas (Acuerdo), los jueces y tribunales que correspondan:

- a) al domicilio principal del Operador de Transporte Multimodal;*
- b) al lugar de celebración del Contrato de Transporte Multimodal;*
- c) al lugar donde se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el Transporte Multimodal; o*
- d) al lugar de entrega de las mercancías.*

Será nula y sin efecto toda estipulación efectuada al celebrarse el Contrato de Transporte Multimodal, o inserta en el Conocimiento de Transporte Multimodal que impida, limite o de cualquier forma restrinja, la facultad de elección del demandante.

Las partes podrán pactar en forma expresa, que las controversias suscitadas por la celebración, instrumentación, ejecución, interpretación o extinción del Contrato de Transporte Multimodal sean sometida a arbitraje, en cuyo caso la designación del árbitro se hará después de presentada la reclamación.

Las acciones legales se interpondrán ante el árbitro o tribunal arbitral que resulte competente de acuerdo a las alternativas establecidas para fijar la competencia judicial, el que estará obligado a aplicar las disposiciones de las presentes Reglas (Acuerdo).

6.11. Prescripción de las acciones emergentes del contrato de transporte multimodal.

En cuanto a la naturaleza y efectos de la prescripción de las acciones emergentes del contrato de transporte multimodal, discrepamos con su tratamiento, tanto en la Regla 10 UNCTAD/CCI, como con lo pautado en el artículo 30 del Acuerdo de la ALADI y en el artículo 23 del Acuerdo de la CAN⁹⁸. Por los motivos que expondremos a continuación adherimos al texto del artículo 22 del Acuerdo MERCOSUR.

En primer lugar la prescripción no se trata de un mecanismo de exoneración de responsabilidad, sino una defensa procesal a efectos de impedir el progreso de una acción intentada una vez vencido el plazo previsto por la normativa para promoverla.

La justificación de este instituto del derecho se vincula con la necesidad de guardar la paz social y estabilidad de las relaciones jurídicas, a la vez que se presume que aquel que ha dejado de ejercer su derecho por un tiempo dilatado ha abandonado de cierta forma la posibilidad futura de hacerlo.

⁹⁸ Ambos acuerdos reiteran la mencionada Regla 10 UNCTAD/CCI.

Pero el concepto exonerativo que se desprende de la Regla 10 UNCTAD/CCI se vincula no con la prescripción sino con la caducidad del derecho, esto es con la pérdida total y extinción definitiva de su titularidad.

Técnicamente un derecho caducado es un derecho desaparecido del mundo jurídico, mientras que la prescripción de las acciones, al ser una defensa, puede ser o no ejercida por el demandado, ya sea por desaprensión o por interés a que se ventile la cuestión objeto del litigio. Pero aún opuesta esa defensa de prescripción, las obligaciones prescriptas continúan existiendo como obligaciones naturales, es decir aquellas que si bien no dan acción para perseguir su cumplimiento, una vez cumplidas voluntariamente por el obligado, autorizan a retener lo recibido por esa causa.

Estas nociones se encuentran similarmente expuestas en todo el campo del derecho de raigambre continental, del que la totalidad de los países de Sudamérica son componentes. Aclarado el alcance de la prescripción, creemos que el plazo de nueve meses que surge de la regla analizada es exiguo.⁹⁹ No resulta concluyente el argumento varias veces reiterado acerca de que la brevedad de dicho plazo se vincula a la necesidad de que el OTM, en caso de ser demandado, tenga aún tiempo para ejercer las acciones de regreso o repetición contra los transportistas efectivos, u contra otras personas de las que se haya valido para ejecutar el transporte, ya que la propia regla permite pactar expresamente otro plazo.

Salvo acuerdo expreso en contrario, prescribe a los doce meses toda acción o reclamación sobre responsabilidad por Transporte Multimodal. El mencionado plazo prescriptivo correrá a partir del día de entrega de la carga en destino, o si ello no ocurrió, del nonagésimo día contado a partir de que la entrega debió efectuarse conforme lo acordado, y a falta de este acuerdo, del nonagésimo día contado a partir de que, atendiendo a las circunstancias del caso, hubiese sido razonable que la entrega se hubiese producido.

6.12. Registro de los operadores de transporte multimodal.

La Registración de los OTM resulta un requisito indispensable para habilitar su actuación en el marco de profesionalidad que innegablemente requiere esta actividad.

Mediante su organización y práctica se obtiene, en primer lugar, una marcada transparencia en cuanto a quienes ostentan tál carácter y como está compuesta la oferta en el mercado de estos servicios.

Además, el establecimiento de requisitos mínimos en cuanto a patrimonio y garantías, asegura un cierto grado de estabilidad y permanencia, así como seguridad para los expedidores y consignatarios que contratan con el OTM.

⁹⁹ Las Reglas de la Haya –Visby lo fija en un año y el Convenio de Ginebra de 1980 en dos.

Se ha seguido en forma armonizada los contenidos que al respecto fijan los acuerdos internacionales de la región, tratando de circunscribir las funciones y dotando de sencillez, inmediatez y simpleza su funcionamiento, así como las comunicaciones entre los organismos nacionales competentes, los operadores y usuarios.

Para ejercer la actividad de Operador de Transporte Multimodal en cualquiera de los Estados Parte, será condición indispensable obtener la inscripción en el registro respectivo a cargo del Organismo Nacional Competente del Estado Parte.

El certificado de inscripción en el registro otorgado por el Organismo Nacional Competente de cualquiera de los Estados Parte autorizará al Operador de Transporte Multimodal para operar en los demás Estados Parte, a cuyos efectos los Organismos Nacionales Competentes convalidarán formalmente esa inscripción.

La inscripción en el registro mantendrá su vigencia siempre que no medie comunicación oficial y por escrito del Organismo Nacional Competente que lo otorgó, mediante la cual se notifique su cancelación o suspensión, tanto al Operador de Transporte Multimodal afectado, como al resto de los Organismos Nacionales Competentes del resto de los Estados Parte.

Cada Organismo Nacional Competente informará, por escrito o mediante medios electrónicos, a sus similares de los demás Estados Parte, la nómina de los operadores de transporte multimodal registrados, así como las modificaciones introducidas en el Registro respectivo.

Para poder inscribirse en el registro de Operadores de Transporte Multimodal, el interesado deberá presentar una solicitud ante el Organismo Nacional Competente respectivo, y acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) poseer la capacidad legalmente requerida por las normas generales del país ante quien se solicita la inscripción;*
- b) contar con representación legal suficiente y domicilio establecido en el país ante el cual solicite su inscripción, así como en los demás Estados Parte en los cuales pretenda operar;*
- c) acreditar y mantener un patrimonio mínimo realizable y libre de gravámenes equivalente a 80.000 DEG u otorgar una garantía equivalente a satisfacción del Organismo Nacional Competente; y,*
- d) para poder operar, los operadores de transporte multimodal deberán contar con una póliza de seguros que cubra su responsabilidad civil, contractual y extracontractual, con relación a las mercancías bajo su custodia, sin perjuicio de los seguros establecidos en la legislación de cada país.*

El Organismo Nacional Competente otorgará el correspondiente certificado de registro o lo denegará mediante resolución fundada dentro de un plazo no mayor de 60 días calendario, contados a partir de la fecha en que se acreditó el cumplimiento de los requisitos establecidos en el los numerales del párrafo anterior.

El presente Acuerdo no implica bajo ninguna circunstancia, restricción alguna a las facilidades sobre transporte o libre tránsito de mercancías que los países signatarios se hayan otorgado o se otorguen entre sí o con terceros países, mediante acuerdos o tratados bilaterales o multilaterales.

Toda estipulación contenida en el Documento de Transporte Multimodal será nula y no producirá efecto alguno si se aparta directa o indirectamente de las disposiciones de las presentes Reglas (Acuerdo) y, en especial, si se estipulan en perjuicio del expedidor o consignatario. Lo anterior no afectará las demás estipulaciones contenidas en el documento.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el Operador de Transporte multimodal podrá, con el consentimiento del expedidor, incrementar los límites de responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de las disposiciones de las presentes Reglas (Acuerdo), salvo lo dispuesto en el artículo 1 parte final y en el artículo 3.

El Operador de Transporte Multimodal no inscripto en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal no podrá emitir validamente Conocimientos de Transporte Multimodal, ni acogerse a los límites de responsabilidad establecidos en las presentes Reglas (Acuerdo).

Capítulo VII

Plan de acción en materia Multimodal

Antecedentes

De acuerdo a los estudios realizados en el marco del IIRSA, CAF, CEPAL, ALADI y UNCTAD, a los distintos antecedentes existentes en esta materia, y conforme la diversidad de posibilidades existentes para la consolidación de un régimen jurídico multimodal estable y de extendida aplicación en la región, con grados de apropiada compatibilidad y consistencia a las prácticas internacionales en la materia, resulta imprescindible describir, y adoptar, un plan de acciones concretas en el ámbito sudamericano, mediante el cuales se obtenga un acabado conocimiento de las razones de índole jurídico, económico, operativo y empresario que han repercutido en el limitado grado de avance experimentado en la puesta en vigencia efectiva de las regulaciones descriptas en el presente trabajo.

Este plan de acciones concretas, sujeto a un cronograma que posibilite en su consecución la intensidad del resultado perseguido, se constituiría en un imprescindible hito para la toma de decisiones sobre el modelo normativo y regulatorio de la actividad. El camino propuesto daría certeza sobre las técnicas a ser desarrolladas para la conformación de una regulación jurídica que, además de responder a los consabidos principios que rigen la contratación multimodal desde la óptica jurídica, tenga en cuenta, y traduzca normativamente, las reales necesidades de quienes se valen del plexo legal para la realización de sus actividades..

En una visión autocrítica, se parte de la base que los distintos acuerdos internacionales, regionales, subregionales, y las normas nacionales sustantivas consagradas en el área, no han conseguido su plena vigencia en razón, no solo de las complejidades de orden jurídico que de ellas se desprenden, sino por adicionarse a esta circunstancia, la falta de presencia activa y compromiso efectivo de los actores comerciales vinculados a la temática. En efecto, no se ha involucrado lo suficiente a dadores de cargas, transportistas, operadores de infraestructura, aseguradores y otros sectores de las actividades económicas conexas. Por ello, el plan cuya formulación y ejecución se propone, posee un fuerte componente de participación, que asegure se consideren a prima facie los intereses de los usuarios y en forma complementaria los puntos de vista de ciertos prestadores de servicios.

Será sumamente improbable obtener un adecuado grado de consenso acerca de las mejores reglas y mecanismos de consolidación o armonización de la regulación multimodal, sin sistematizar y encuadrar conceptualmente las opiniones y propuestas que surjan de los precitados actores.

La desconfianza que estos actores ha puesto de manifiesto -en hechos y palabras-, al asistir, casi siempre como meros espectadores, a las múltiples acciones - locales, subregionales y regionales- emprendidas hasta el presente para la formulación de normativas sobre el multimodalismo, y su comprobado escepticismo en cuanto a la plena vigencia de estos marcos y su real utilidad, son otro dato que respalda la acción propuesta.

La inserción de la materia en un continente más vasto como es el del comercio internacional de mercaderías, debe orientar una visión global de la normativa, a luz de la cual, solo se justifican regulaciones regionales, subregionales o nacionales, con el objeto de facilitar mediante ellas la adopción, en cada uno de estos ámbitos de aplicación, de reglas jurídicas que han obtenido, en gran medida, universalidad de consenso. A su vez, la implementación de plexos jurídicos a estos niveles de alcance parcial, deben necesariamente responder a la detección de peculiaridades que se verifiquen en el área, que resulten lo suficientemente relevantes para merecer tratamientos diferenciales y soluciones técnico jurídicas específicas.

Precisamente, es la detección de estas peculiaridades locales y regionales la que se persigue a través de plan de acción propuesto. Una vez determinadas las facetas diferenciales tratadas -seguramente hoy minimizadas en el concierto de la mundialización del comercio, pero que requieren la participación de sus actores-, se estará en las mejores condiciones para determinar el temperamento, sentido, intensidad y alcance de la consolidación o armonización de las normas de las que debe valerse el multimodalismo en Sudamérica.

Las alternativas posibles para implementar este objetivo, pasan por una o mas de las siguientes tres acciones:

- a) Definición del carácter de las normas en cuanto a su imperatividad. Este tópico se relaciona con la definición acerca de la necesidad de contar, o no, con un marco jurídico regional dotado de la naturaleza correspondiente a un tratado internacional regido por el derecho internacional público, en su diferentes variantes de celebración y adopción, o si por el contrario, bastaría con la formulación de un consenso sudamericano que enunciara la reglas de buenas y aceptadas prácticas jurídicas en la materia para su utilización en el área, sin carácter imperativo, pero dotadas de un gran predicamento técnico y seguidas invariablemente por los actores involucrados en la contratación multimodal.
- b) De considerarse la primera de las opciones expuestas en el literal precedente, y determinado que resulta necesaria la existencia de una única norma en el área, derivándose de ello la ulterior definición acerca de si promover la ratificación y adopción definitiva del Acuerdo sobre Transporte Multimodal Internacional de América del Sur aprobado durante la Tercera Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur llevada a cabo en la ciudad de Montevideo durante el mes de noviembre de 1996,

mediante Resolución 23 (III) de dicha Conferencia, , o si la armonización normativa subcontinental requiere la formulación del un nuevo acuerdo.

- c) Tomando como dato existente la realidad normativa subregional, limitar las acciones a ser emprendidas a la estructuración de un acuerdo de articulación entre las normas específicas del MERCOSUR y la CAN.
- d) La unificación, a través del IRSA, de la representación de los países sudamericanos en la UNCTAD para avanzar en la consagración de un marco legal internacional.

Fase preparatoria

En primer lugar es recomendable considerar efectuar una reunión de consulta y discusión con un grupo de dirigentes de entidades empresariales sudamericanas con remarcable representatividad, que respondan a los intereses de los principales dadores de carga de la región, al efecto de ajustar la filosofía y un plan de acciones básicas que posibiliten implementar un proceso de consolidación o armonización de la legislación del transporte multimodal que tenga como base a los intereses de los usuarios.¹⁰⁰

Con este objetivo, es necesario convocar, en el marco de una reunión del IIRSA al Consejo Empresario sumando en forma complementaria la presencia de representantes empresariales de alto nivel ejecutivo que estén familiarizados con esta materia y los cuales participen en esta reunión taller, al efecto poner a prueba las hipótesis que se han recomendado en el estudio realizado y de lograr arriivar a una conclusión de cual es la alternativa que mas responde a los intereses de los productores.

Se puede considerar en forma complementaria a este taller la convocatoria a distintas agencias internacionales y regionales, las cuales han estudiado esta materia. Algunas de ellas son UNCTAD, CEPAL y la ALADI.

Esta actividad debería ser desarrollada en dos jornadas. En la primera se deberían exponer los resultados de los estudios y desarrollar una discusión y en la segunda jornada recomendar los cursos de acción y el establecimiento de un grupo de trabajo.

En base a los resultados del estudio realizado y del presente taller se debería elaborar un documento que constituya una guía de los cursos de acción a desarrollar para la implementación de un marco armonizado en el transporte multimodal, y acordar la mecánica que tendría el grupo de trabajo.

En base a las conclusiones del taller y del grupo de trabajo, es necesario proceder en primer lugar a perfeccionar las conclusiones ya logradas con cuatro sectores clave en este asunto:

¹⁰⁰ En esta consideración es vital la visión prioritaria de los exportadores, pero también la de aquellas industrias que se nutren de insumos de importación y bienes de capital para desarrollar procesos de exportación.

- Los aseguradores
- Los transportistas terrestres
- Los navieros de la región
- Los operadores portuarios

A partir de lograr una verdadera concertación con estos agentes económicos, ya es posible establecer una ronda de reuniones para discutir con los distintos gobiernos en el marco del IIRSA las alternativas para implementar esta materia, poniendo a disposición de los mismos los antecedentes que reflejen las distintas posiciones sectoriales.

A partir de esta etapa, es necesario, en este marco desarrollar una serie de actividades de difusión y consulta, y luego de respaldar técnicamente las acciones que estimen convenientes los países. Sin duda en esta etapa es vital la actividad del grupo de trabajo creado en la fase preliminar, al efecto de que en los diálogos con los gobiernos, posean una contraparte nacional en cada país.

Es recomendable en esta etapa desarrollar asimismo dos actividades complementarias:

Un estudio económico que identifique el ahorro potencial para los dadores de carga de la región y de los beneficios potenciales por aumento de competitividad , en un escenario con una legislación armonizada.

La preparación de un curso taller que difunda esta materia, dirigido a funcionarios gubernamentales y también a dirigentes de empresas de la producción y servicios, al efecto de contar con una herramienta para difundir y concientizar en esta materia.

Fase Ejecutiva

Una vez que el conjunto de los representantes de los gobiernos revisen los antecedentes y determinen la alternativa seleccionada, se considera que es necesario iniciar una etapa para perfeccionar el documento antes elaborado, de forma tal que se cuente con un trabajo que constituya la base de las acciones a desarrollar, el cual debería ser respaldado por los países sudamericanos.

En esta etapa es vital que a nivel del IIRSA se establezca una unidad que se haga cargo del tema.

Dependiendo de cual es la alternativa que se seleccione se deberá a proceder a realizar las acciones que correspondan.



Integración de la infraestructura regional sudamericana (IIRSA)

Diagnóstico de la situación del transporte Multimodal en Sudamérica.

Términos de referencia

1. Antecedentes

La integración física de las naciones sudamericanas fue considerada como una necesidad insoslayable para construir los grandes ejes de desarrollo regional, en los sectores de transporte, telecomunicaciones y energía, tal es la conclusión que se deriva de lo tratado en la reunión de presidentes de los países involucrados realizada en Brasil en septiembre del año 2000.

Los objetivos básicos que se fijaron pueden identificarse de acuerdo a lo siguiente:

- (i) desarrollar y modernizar la infraestructura de forma integral;
- (ii) mejorar la competitividad y la inserción internacional de las economías sudamericanas; y
- (iii) promover el desarrollo económico y social de los países.

Entonces se crea la denominada Iniciativa para Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), como instrumento para alcanzar estos objetivos.

La Iniciativa ha comenzado su accionar en el área de transporte mediante la puesta en marcha de tres grandes ejes físicos: los corredores MERCOSUR-Chile, Transversal y Andino. Asimismo, otra área importante de actividad es la vinculada a los procesos sectoriales de integración. En ese contexto cabe detenerse en la evolución y desenvolvimiento del transporte multimodal en la región, así como también determinar los inconvenientes de índole regulatoria que dificultan su adecuado desarrollo.

Los problemas de tal naturaleza una vez que sean debidamente identificados y convenientemente atendidos a través de un adecuado marco normativo, podrían generar un mejor desenvolvimiento del sistema de transportes en general.

Entonces el Transporte Multimodal aparece como una alternativa capaz de permitir un aprovechamiento más eficaz de la infraestructura del transporte de los distintos países, contribuyendo a la reducción de los costos operativos del transporte.

2. El Transporte Multimodal

En una breve descripción podría caracterizarse al transporte multimodal de conformidad a lo siguiente:

- (i) Consiste en el porte de mercancías por al menos dos modos diferentes de transporte, en virtud de un Contrato de Transporte

Multimodal, desde un lugar situado en un estado parte en que un operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar para su entrega.

- (ii) El operador de transporte multimodal es toda persona, que por sí o a través de otra que actúe en su nombre, celebra un Contrato de Transporte Multimodal, actuando como principal y no como agente, o en interés del expedidor o de transportadores que participen de las operaciones de transporte multimodal, asumiendo la responsabilidad de su cumplimiento.
- (iii) Por el contrato de transporte multimodal, el operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal de mercancías.
- (iv) El operador de transporte multimodal asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato, que presenta las características de ser bilateral, oneroso, consensual y conmutativo.

Desde hace prácticamente dos décadas han existido en la región Sudamericana distintos intentos y avances en la formulación de un marco legal regional en materia de transporte multimodal de cargas. No obstante, los resultados en lo que respecta al logro de un marco armonizado, no han sido satisfactorios.

La necesidad de contar con un instrumento común en la región es muy significativa. En general, la complejidad y obsolescencia de las normas vigentes es un factor que restringe el comercio y el transporte. Un escenario con una normativa común permitiría un mayor aprovechamiento de las infraestructuras disponibles, una reducción en el costo del transporte y favorecería los procesos de integración.

En lo que respecta al avance a contar con un marco nacional, es importante señalar el caso de Brasil, donde se ha aprobado un marco legal satisfactorio. No obstante esto, también hoy en día en Brasil se ha observado que este marco necesita ciertos ajustes.

El conjunto de las normas que existen en la región son:

- Los países del MERCOSUR poseen un marco unificado que ha sido legalmente cuestionado y no ha sido ratificado por ley en los países. Este acuerdo posee el inconveniente de fijar diferentes límites de responsabilidad para cada país.
- Brasil posee una ley y la misma ha sido reglamentada.
- Argentina posee una ley que no ha sido reglamentada. Esta norma posee algunas cuestiones que han sido objetadas como por ejemplo el régimen de importación de contenedores.
- Chile ha adherido a la convención de las Naciones Unidas de transporte multimodal de 1980.

- Los países de la comunidad Andina han aprobado un marco legal común.
- La ALADI ha aprobado un marco legal común.

Este estímulo de experiencias ha tenido éxitos y fracasos. Los beneficios ya alcanzados parcialmente en algunos países deben ser capitalizados a nivel regional, y asimismo las enseñanzas de los errores que contienen algunas normas deberían ser considerados. De esta forma, en el caso de que se logre concebir un instrumento único a ser adoptado por los países de la región, el cual sustituiría las leyes y acuerdos vigentes, se estaría en condiciones de dar un paso adelante en materia de integración y además de aprovechar las ventajas de la sinergia que otorgaría un marco homogéneo y armonizado en esta materia a nivel, al menos Sudamericano.

3.Objetivos

El objeto general de la presente consultoría es brindar asistencia al Comité de Coordinación Técnica de IIRSA, para impulsar el análisis de la problemática legal/regulatoria del transporte multimodal en la región, con el fin de alcanzar un marco legal armonizado para el transporte internacional multimodal de mercaderías.

El objetivo específico del estudio es identificar acciones concretas que permitan avanzar en la creación de un marco regulatorio efectivo, que facilite la operación del transporte multimodal y la integración a nivel regional.

-4. Orientación

Como antecedentes, los consultores deben recopilar información que les permita describir el desenvolvimiento del transporte multimodal en la región e identificar la importancia que el mismo reviste, en cuanto contribuye a la reducción de los costos operativos del transporte. Asimismo, se debe determinar las falencias regulatorias que se puedan advertir en los instrumentos jurídicos oportunamente acordados.

El efecto de las políticas de liberalización que se presentan en el mundo desarrollado, se ha introducido en los países en vías de desarrollo. Los consultores deben identificar los medios tendientes que resulten más adecuados para estos últimos, a fin de obtener un sistema justo y equitativo en el transporte internacional. Adicionalmente, deben determinar si los Operadores de Transporte multimodal estarían habilitados para competir bajo condiciones de igualdad en el acceso al sistema vigente en sus propios países, y si, en el caso, correspondiese determinar las consecuencias que podría ocasionar un acceso abierto en pequeños mercados, en el que ya se desenvuelven los proveedores de transporte doméstico que incursionan el tráfico internacional.

Todo ello llevaría a considerar la conveniencia de fijar una serie de reglas mínimas para los Operadores de Transporte Multimodal, en forma análoga las que fueron previstas respecto de los agentes de transporte marítimo.

Los consultores deben analizar el proceso de introducción de las regulaciones relativas al Transporte Multimodal, a través de una recopilación previa de antecedentes normativos referidos a la materia que se registren en las diferentes regiones y que regulen aspectos sustantivos y procedimentales. Asimismo, deben analizar si resulta de interés para los países el promover la armonización de tales procedimientos y regulaciones nacionales con las prácticas comerciales internacionales, y reconocer la necesidad de establecer un marco convenido multilateralmente con respecto a las operaciones de transporte multimodal.

Sobre la base de los antecedentes existentes (p.ej.: Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercaderías; Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional entre los Estados Parte del Mercosur, o la implementada en la Comunidad Andina), se debe evaluar la posibilidad y acciones potenciales que puedan llevar a los gobiernos a entender la utilidad de promover una nueva consideración del tema, y en función de ello, propiciar la elaboración de un nuevo instrumento internacional, o bien procurar la revisión de los convenios existentes.

Para ello los consultores deben identificar los inconvenientes que se presentan, desde el punto de vista regulatorio, respecto al desarrollo del transporte multimodal en la Región.

Como complemento se deben analizar los siguientes temas:

a) La viabilidad de crear consorcios en el ámbito nacional o subregional entre Operadores de Transporte Multimodal, lo que redundaría en favor de las grandes compañías que se verían beneficiadas por las economías de escala, mientras que por el contrario, podrían generar un efecto contraproducente en los operadores de los países en desarrollo y en transición, que sólo controlarían algunos miles de unidades, lo que haría nacer el interrogante referido a si los mismos estarían habilitados para competir con operadores de países desarrollados.

b) El uso de modos de transporte, que permitan privilegiar el medio ambiente, reduciendo las causas que puedan ocasionar efectos ecológicos negativos, de modo de generar todas las alternativas posibles para proteger el ambiente. Un análisis comparativo podría comenzar por investigar hasta qué punto una operación de transporte Multimodal en diferentes países podría ser beneficiosa, teniendo en cuenta como resultado un perfeccionamiento del ambiente y de la performance económica.

Al mismo tiempo se debe considerar el daño del ambiente y la infraestructura causado por los containers con sobrepeso. En relación con esto, resultaría conveniente una certificación a través de reglas de calidad de los servicios de transporte Multimodal que puede resultar de interés para las distintas partes vinculadas a la operación del mismo.

5. Características de la consultoría

5.1 Es necesario en esta labor aportar conocimiento (know how) específico en el marco legal del transporte internacional de mercaderías en la región y en el mundo, y conocimiento efectivo de la operación de transporte, de forma tal que se de una combinación entre ambos y se logre consolidar un proyecto que mas allá de tener la

viabilidad de ser aprobado, presente contenido relevante como contribución al mejoramiento del transporte y del comercio.

5.2 Tipo de consultoría: la consultoría será internacional y ejecutada por un consultor o grupo de consultores individuales trabajando en estrecha colaboración y coordinación.

5.3 Fecha de comienzo y duración: estimase que el trabajo de consultoría tenga una duración de un máximo de 120 días.

5.4 Lugar de trabajo: residencia del consultor.

5.5 Calificaciones: El equipo de consultores debe constar como mínimo de un Especialista en Transporte Multimodal con experiencia significativa en aspectos logísticos de su operación y un especialista legal con experiencia considerable en la regulación del sector transporte.

6. Actividades

Las actividades, tendientes a lograr los objetivos arriba mencionados, consisten en:

6.1 Identificar la importancia que cabe al Transporte Multimodal en el actual contexto de las relaciones del comercio internacional.

6.2 Recopilar la normativa vigente en la región vinculada a la materia.

6.3 Analizar la normativa vigente en la región de América del Sur vinculada a la materia, en cuanto a los contenidos que se desprenden de la misma, referidos, entre otros temas, a: definiciones, ámbito de aplicación, operador de transporte multimodal, contrato de transporte multimodal, documento de transporte multimodal y su valor probatorio, responsabilidad del operador de transporte multimodal, límite de responsabilidad, responsabilidad del expedidor, prescripción, jurisdicción y arbitraje.

6.4 Realizar un análisis crítico de los procesos inherentes al comercio internacional, tomando en cuenta los aspectos institucionales legales, de procedimiento, y económicos, y la incidencia de los mismos en el desenvolvimiento del Transporte Multimodal.

6.5 Analizar otras cuestiones de índole técnica, de política de transporte o de carácter operacional, que puedan ser adecuadamente consideradas en un marco jurídico dirigido al Transporte Multimodal, que posibiliten su conveniente desarrollo y aplicación. Esta tarea incluirá un relevamiento de los criterios rectores de los usuarios, prestadores de servicios y transportistas en esta materia.

6.6 Realizar un análisis comparativo respecto de otros instrumentos análogos con relación a los existentes en la región.

6.7 Evaluar el comportamiento de los distintos foros regionales en donde se deben analizar los problemas, la búsqueda de soluciones y, consecuentemente, la elaboración de un nuevo régimen jurídico o la adecuación y armonización de los actualmente existentes.

6.8 Evaluar la situación real en cuanto a la puesta en vigencia de la normativa acordada en los distintos foros de la región.

6.9 Redactar una propuesta de normativa uniforme para la región.

6.10 El análisis permitirá identificar la eventual necesidad de realizar adecuaciones a la normativa internacional vigente para los países de la región y las acciones para alcanzar ese objetivo, señalando las posibilidades de obtener resultados favorables.

7. Resultados esperados

7.1 Análisis de la situación y de la problemática existente con relación al marco jurídico aplicado por los países de la región en la operación del Transporte Multimodal.

7.2 Propuesta para la elaboración de un nuevo marco regulatorio para el Transporte Multimodal en la región. Dicha propuesta debe necesariamente incluir acciones concretas que permitan avanzar en el diseño de dicho marco y, eventualmente, en su efectiva implementación por parte de los países Sudamericanos.

8. Informes

8.1 Primer Informe: El Consultor presentará el informe de avance, conteniendo la recopilación y análisis de la normativa vinculada a la materia a más tardar a los 45 días contados del inicio de los trabajos.

8.2 Segundo Informe: El informe final, conteniendo los resultados detallados anteriormente en estos Términos de Referencia, será entregado en hasta 120 días contados del inicio de los trabajos.

9. Coordinación

El seguimiento y evaluación de esta consultoría estará a cargo de FONPLATA.

ACTA DE LA 1ª REUNIÓN DEL GRUPO AD-HOC SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL (Montevideo, 14 e 15 de setiembre de 1992)

En Montevideo , los días 14 y 15 de setiembre de 1992 , se realiz la I reunión de comisión Ad. Hoc sobre Transporte Multimodal, en el marco del Subgrupo de Trabajo Nº 6.

Participaron de la misma las delegaciones de Brasil y Uruguay, cuya integración se incluyen en Anexo I. Concurrieron en calidad de Asistentes, Delegados uruguayos de la Dirección Nacional de Aduanas, Banco de Seguros del Estado, Ministerio de Turismo y Administración de Ferrocarriles del Estado y Delegados brasileños de sector privado.

La ausencia de las Delegaciones Argentina y Paraguaya no permitió alcanzar los objetivos previstos para esta Reunión, por lo que se recomienda a los Delegados del Subgrupo Nº 6 , instrumentar mecanismos de confirmación que garanticen la participación de los cuatro países en las próximas reuniones.

Se procedió a la presentación del contenido en la Agenda de Trabajo (Anexo II), siendo aprobada .

Posteriormente se inició la etapa de deliberación , tratándose los siguientes puntos.

REGLAMENTO INTERNO DE FUNCIONAMIENTO DE LA COMISIÓN AD-HOC:

Ambas delegaciones concordaron en que la temática que involucra la problemática de Transporte Multimodal es interdisciplinaria por lo que se entiende conveniente la participación de integrantes de los otros Subgrupos técnicos afines para el mejor tratamiento de los temas específicos.

Es por ello que se posterga la redacción del Reglamento para una futura reunión a espera de la decisión del Grupo Mercado Común sobre este punto .

No obstante las dos Delegaciones concordaron en que el Reglamento que surja deberá considerar los siguientes puntos:

-Las reuniones de Comisión se realizarán en principio cada 45 días , sin que las mismas coincidan con las de los Subgrupos de Trabajo Nº 5 y 6.

-Las comunicaciones de inasistencia se cursarán con una anticipación no menor a 7 días. Cumplido ese plazo se entenderá confirmada la concurrencia de las Delegaciones a la Reunión .

-Vista la necesidad de la participación interdisciplinaria en el tema que atiende las áreas de Seguros , Aduana , Transporte Terrestre, (ferroviario y carretero), Transporte Fluvial y Marítimo , Transporte Aéreo y Turismo, se estima conveniente la participación de especialistas en esas áreas dentro de esta Comisión Ad-Hoc o la que conforme el Grupo Mercado Común.

-La Delegación brasileña propone que la participación del sector privado en las etapas preparatorias se limite a 6 (seis) integrantes por Delegación, entendiendo Uruguay conveniente la propuesta.

La Delegación Brasileña propuso que se forme una Secretaría permanente de la Comisión Ad. Hoc. y que en principio tenga como sede Uruguay. Lo cual fue aceptado por la Delegación uruguaya Exposición del Proyecto Presentado de Convenio de Transporte Multimodal por parte de la Delegación brasileña.

Se procedió por parte de la Delegación brasileña a la presentación de su propuesta de Transporte Multimodal, presentada como Anexo IV del Acta de la IV Reunión del SGT Nº 6 de fecha 16/7/92, siendo considerado simultáneamente su contenido entre ambas Delegaciones.

Dentro de la presentación y consideración de la Propuesta brasileña han surgido una serie de conceptos, entre los que se destaca la necesidad de que al estudiar el desarrollo del Transporte Multimodal en el

área del MERCOSUR, se hará necesario analizar cuales son las Convenciones Internacionales (Transporte aéreo, carretero, fluvial, marítimo y ferroviario) que los países que integran el MERCOSUR han suscrito, y normalizar esta situación unificando las normas a aplicar ya sea respecto a responsabilidad, límite de responsabilidad, normas técnicas y definiciones.

Asimismo se ha planteado la necesidad de contar con definiciones claras respecto a los siguientes temas:

- a) Área de acción del acuerdo, Transporte Multimodal, intraregional, extraregional y nacional.
 - b) La Delegación brasileña plantea que cada Delegación defina si el operador debe actuar como persona física o jurídica, proponiendo Brasil para ese caso que sea exclusivamente persona jurídica.
 - c) Forma de emisión del contrato de Transporte Multimodal: La Delegación brasileña propone que el contrato sea negociable, y que los subcontratos que se generen tengan carácter no negociable.
 - d) Ambas Delegaciones concluyen conveniente el buscar un término en común para "conhecimento" (en portugués) y "documento" (en español).
 - e) Se propone por ambas partes la creación de un modelo de "conhecimento" o "documento" donde se reúnan todos los datos que se entiendan sea imprescindible que figuren el contrato y que sea confeccionado en vista a su posible automatización, quedando la Delegación brasileña encargada de la confección de una propuesta.
 - f) Información sobre la legislación de cada país respecto a la validez jurídica de las documentaciones que surjan del intercambio electrónico de datos.
 - g) Respecto a los tema de cláusulas nulas, reservas, responsabilidad legal, período de responsabilidad legal, límite de indemnización y unidad de carga, cada Delegación acordará las normas nacionales vigentes y los convenios internacionales de que cada Estado sea Parte, para cada uno de los modos de transporte, estaciones de transferencias, depósito, etc., comprometiéndose Brasil a enviar información estadística específica sobre Transporte Fluvial.
- Respecto a la libre circulación de las unidades de carga de nacionalidad de los Estados Partes, Uruguay propone que este tema sea tratado concretamente con técnicos de Aduana, efectuando reservas respecto a su utilización en el Transporte Doméstico.
- En el capítulo III, punto 9, ítem VII, Liberación de Responsabilidad, Brasil se compromete a señalar a título expreso el significado del concepto en él expuesto.

Ambas Delegaciones convinieron en incluir un artículo inicial que contenga las definiciones claras de todos los términos a utilizar en el presente Anteproyecto, tales como:

- Transporte Multimodal de Carga
- Transporte Multimodal de Pasajeros
- Operador de Transporte Multimodal
- Porteador
- Consignatario
- Contrato de Transporte Multimodal
- Documento de Transporte Multimodal
- Expedidor
- Mercancía
- Organismo Nacional Competente
- Estación de Transferencia
- Terminal de Carga
- Entrega de Mercancía
- Tomar Bajo Custodia
- Ley Nacional
- Unidad de Carga
- Consolidación de Carga
- Desconsolidación de Carga
- Unitarización de Carga
- Desunitarización de Carga

La Delegación uruguaya se compromete a proponer una definición de dichos términos para la próxima reunión.

En el capítulo III, punto 11, (once), la Delegación brasileña propone que el título "Equiparación al Operador", debe ser cambiado por "Equiparación al Transportista".

La Delegación Uruguaya propone que el capítulo II, punto VII (siete), "eficacia", debe estar ubicado en capítulo II, a continuación del punto I (uno), "definición de concepto".

Dentro de la propuesta brasileña, se encuentra el tratamiento del Tema Aduanero y específicamente los temas de Límite de Responsabilidad y Seguros, proponiéndose de común acuerdo su estudio en una próxima reunión en la cual se logre la participación de Asesores Especializados en ambas áreas.

PONENCIA URUGUAYA:

La ponencia uruguaya de integración y participación de Asesores en las otras áreas intervinientes en Transporte Multimodal ya ha sido expresada anteriormente.

Asimismo Uruguay presenta una segunda ponencia en la que sugiere se estudie el tema Transporte Multimodal, de Grupos Turísticos o de personas, en el marco de esta Comisión.

Como complemento se presenta en el Anexo III el Acta de la 2da. Reunión Especializada de Turismo, de donde surge la inquietud sobre el tema.

Se decide cursar comunicación a las Delegaciones ausentes de la presente Acta, solicitando su ratificación o en su defecto las observaciones pertinentes a la misma, a través de la Secretaría Administrativa del MERCOSUR, que lo hará llegar a los Coordinadores del Subgrupo N° 6 de Brasil y Uruguay.

La Delegación uruguaya se compromete a enviar la comunicación a las demás Delegaciones y confirmar la misma a Brasil.

Ambas Delegaciones proponen como fecha tentativa para la próxima reunión, la 4ta. (cuarta) semana de noviembre, en principio con sede en Montevideo

**Lei nº 9.611, de 19/2/98 Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas.
Publicada no DOU de 20/2/98 p. 9/11**

LEI Nº 9.611, DE 19 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DO TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS

Art. 1º O Transporte Multimodal de Cargas reger-se-á pelo disposto nesta Lei.

Art. 2º Transporte Multimodal de Cargas é aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal.

Parágrafo único. O Transporte Multimodal de Cargas é:

I – nacional, quando os pontos de embarque e de destino estiverem situados no território nacional;

II – internacional, quando o ponto de embarque ou de destino estiver situado fora do território nacional.

Art. 3º O Transporte Multimodal de Cargas compreende, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização, desunitização, movimentação, armazenagem e entrega de carga ao destinatário, bem como a realização dos serviços correlatos que forem contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação documental de cargas.

Art. 4º O Ministério dos Transportes é o órgão responsável pela política de Transporte Multimodal de Cargas nos segmentos nacional e internacional, ressalvada a legislação vigente e os acordos, tratados e convenções internacionais.

CAPÍTULO II DO OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Art. 5º O Operador de Transporte Multimodal é a pessoa jurídica contratada como principal para a realização do Transporte Multimodal de Cargas da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros.

Parágrafo único. O Operador de Transporte Multimodal poderá ser transportador ou não transportador.

Art. 6º O exercício da atividade de Operador de Transporte Multimodal depende de prévia habilitação e registro no órgão federal designado na regulamentação desta Lei, que também exercerá funções de controle.

Parágrafo único. Quando por tratado, acordo ou convenção internacional firmado pelo Brasil, o Operador de Transporte Multimodal puder, nessa qualidade, habilitar-se para operar em outros países, deverá atender aos requisitos que forem exigidos em tais tratados, acordos ou convenções.

Art. 7º Cabe ao Operador de Transporte Multimodal emitir o Conhecimento de Transporte Multimodal de Carga.

CAPÍTULO III DO CONTRATO DE TRANSPORTE

Art. 8º O Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas evidencia o contrato de transporte multimodal e rege toda a operação de transporte desde o recebimento da carga até a sua entrega no destino, podendo ser negociável ou não negociável, a critério do expedidor.

Art. 9º A emissão do Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas e o recebimento da carga pelo Operador de Transporte Multimodal dão eficácia ao contrato de transporte multimodal.

§ 1º O Operador de Transporte Multimodal, no ato do recebimento da carga, deverá lançar ressalvas no Conhecimento se:

I – julgar inexata a descrição da carga feita pelo expedidor;

II – a carga ou sua embalagem não estiverem em perfeitas condições físicas, de acordo com as necessidades peculiares ao transporte a ser realizado.

§ 2º Qualquer subcontratado, no ato do recebimento da carga do Operador de Transporte Multimodal ou de outro subcontratado deste, deverá lançar ressalva no Conhecimento de Transporte Multimodal se verificada qualquer das condições descritas no parágrafo anterior, ainda que respaldada por outro documento.

§ 3º Os documentos emitidos pelos subcontratados do Operador de Transporte Multimodal serão sempre em favor deste.

Art. 10. O Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas apresentará as características e dados próprios deste documento, devendo explicitar o valor dos serviços prestados no Brasil e no exterior, e conter:

I – a indicação “negociável” ou “não-negociável” na via original, podendo ser emitidas outras vias, não negociáveis;

II – o nome, a razão ou denominação social e o endereço do emitente, do expedidor, bem como do destinatário da carga ou daquele que deva ser notificado, quando não nominal;

III – a data e o local da emissão;

IV – os locais de origem e destino;

V – a descrição da natureza da carga, seu acondicionamento, marcas particulares e números de identificação da embalagem ou da própria carga, quando não embalada;

VI – a quantidade de volumes ou de peças e o seu peso bruto;

VII – o valor do frete, com a indicação “pago na origem” ou “a pagar no destino”;

VIII – outras cláusulas que as partes acordarem.

CAPÍTULO IV DA RESPONSABILIDADE

Art. 11. Com a emissão do Conhecimento, o Operador de Transporte Multimodal assume perante o contratante a responsabilidade:

I – pela execução dos serviços de transporte multimodal de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino;

II – pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avarias às cargas, sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo acordado.

Parágrafo único. No caso de dano ou avaria, será lavrado o “Termo de Avaria”, assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro, quando houver.

Art. 12. O Operador de Transporte Multimodal é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte multimodal, como se essas ações ou omissões fossem próprias.

Parágrafo único. O Operador de Transporte Multimodal tem direito a ação regressiva contra os terceiros contratados ou subcontratados, para se ressarcir do valor da indenização que houver pago.

Art. 13. A responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal cobre o período compreendido entre o instante do recebimento da carga e a ocasião da sua entrega ao destinatário.

Parágrafo único. A responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal cessa quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas.

Art. 14. O atraso na entrega ocorre quando as mercadorias não forem entregues dentro do prazo expressamente acordado entre as partes ou, na ausência de tal acordo, dentro de um prazo que possa, razoavelmente, ser exigido do operador de transporte multimodal, tomando em consideração as circunstâncias do caso.

Parágrafo único. Se as mercadorias não forem entregues dentro de noventa dias corridos depois da data da entrega estabelecida, de conformidade com o disposto no *caput*, o consignatário ou qualquer outra pessoa com direito de reclamar as mercadorias poderá considerá-las perdidas.

Art. 15. O Operador de Transporte Multimodal informará ao expedidor, quando solicitado, o prazo previsto para a entrega da mercadoria ao destinatário e comunicará, em tempo hábil, sua chegada ao destino.

§ 1º A carga ficará à disposição do interessado, após a conferência de descarga, pelo prazo de noventa dias, se outra condição não for pactuada.

§ 2º Findo o prazo previsto no parágrafo anterior, a carga poderá ser considerada abandonada.

§ 3º No caso de bem perecível ou produto perigoso, o prazo de que trata o § 1º deste artigo poderá ser reduzido, conforme a natureza da mercadoria, devendo o Operador de Transporte Multimodal informar o fato ao expedidor e ao destinatário.

§ 4º No caso de a carga estar sujeita a controle aduaneiro, aplicam-se os procedimentos previstos na legislação específica.

Art. 16. O Operador de Transporte Multimodal e seus subcontratados somente serão liberados de sua responsabilidade em razão de:

I – ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga;

II – inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga;

III – vício próprio ou oculto da carga;

IV – manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga, ou, ainda, pelos seus agentes ou prepostos;

V – força maior ou caso fortuito.

Parágrafo único. Inobstante as excludentes de responsabilidade previstas neste artigo, o Operador de Transporte Multimodal e seus subcontratados serão responsáveis pela agravação das perdas ou danos a que derem causa.

Art. 17. A responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal por prejuízos resultantes de perdas ou danos causados às mercadorias é limitada ao valor declarado pelo expedidor e consignado no Conhecimento de Transporte Multimodal, acrescido dos valores do frete e do seguro correspondentes.

§ 1º O valor das mercadorias será o indicado na documentação fiscal oferecida.

§ 2º A responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega ou de qualquer perda ou dano indireto, distinto da perda ou dano das mercadorias, é limitada a um valor que não excederá o equivalente ao frete que se deva pagar pelo transporte multimodal.

§ 3º Na hipótese de o expedidor não declarar o valor das mercadorias, a responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal ficará limitada ao valor que for estabelecido pelo Poder Executivo.

§ 4º Quando a perda ou dano à carga for produzida em fase determinada o transporte multimodal para a qual exista lei imperativa ou convenção internacional aplicável que fixe limite de responsabilidade específico, a responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal por perdas ou danos será determinada de acordo com o que dispuser a referida lei ou convenção.

§ 5º Quando a perda, dano ou atraso na entrega da mercadoria ocorrer em um segmento de transporte claramente identificado, o operador do referido segmento será solidariamente responsável com o Operador de Transporte Multimodal, sem prejuízo do direito de regresso deste último pelo valor que haja pago em razão da responsabilidade solidária.

Art. 18. Os operadores de terminais, armazéns e quaisquer outros que realizem operações de transbordo são responsáveis, perante o Operador de Transporte Multimodal de Cargas que emitiu o Conhecimento de Transporte Multimodal, pela perda e danos provocados às mercadorias quando da realização das referidas operações, inclusive de depósito.

Art. 19. A responsabilidade acumulada do Operador de Transporte Multimodal não excederá os limites de responsabilidade pela perda total das mercadorias.

Art. 20. O Operador de Transporte Multimodal não poderá valer-se de qualquer limitação de responsabilidade se for provado que a perda, dano ou atraso na entrega decorreram de ação ou omissão dolosa ou culposa a ele imputável.

Art. 21. O expedidor, sem prejuízo de outras sanções previstas em lei, indenizará o Operador de Transporte Multimodal pelas perdas, danos ou avarias resultantes de inveracidade na declaração da carga ou de inadequação dos elementos que lhe compete fornecer para a emissão do Conhecimento, sem que tal dever de indenizar exima ou atenua a responsabilidade do Operador, nos termos previstos nesta Lei.

Art. 22. As ações judiciais oriundas do não cumprimento das responsabilidades decorrentes do transporte multimodal deverão ser intentadas no prazo máximo de um ano, contado da data da entrega da mercadoria no ponto de destino ou, caso isso não ocorra, do nonagésimo dia após o prazo previsto para a referida entrega, sob pena de prescrição.

Art. 23. É facultado ao proprietário da mercadoria e ao Operador de Transporte Multimodal dirimir seus conflitos recorrendo à arbitragem.

CAPÍTULO V DA UNIDADE DE CARGA

Art. 24. Para os efeitos desta Lei, considera-se unidade de carga qualquer equipamento adequado à unitização de mercadorias a serem transportadas, sujeitas a movimentação de forma indivisível em todas as modalidades de transporte utilizadas no percurso.

Parágrafo único. A unidade de carga, seus acessórios e equipamentos não constituem embalagem e são partes integrantes do todo.

Art. 25. A unidade de carga deve satisfazer aos requisitos técnicos e de segurança exigidos pelas convenções internacionais reconhecidas pelo Brasil e pelas normas legais e regulamentares nacionais.

Art. 26. É livre a entrada e saída, no País, de unidade de carga e seus acessórios e equipamentos, de qualquer nacionalidade, bem como a sua utilização no transporte doméstico.

CAPÍTULO VI DO CONTROLE ADUANEIRO E DA RESPONSABILIDADE TRIBUTÁRIA

Art. 27. No caso de transporte multimodal de carga internacional, na importação ou na exportação, quando o desembarço não for realizado nos pontos de entrada ou saída do País, a concessão do regime especial de trânsito aduaneiro será considerada válida para todos os percursos no território nacional, independentemente de novas concessões.

§ 1º O beneficiário do regime será o Operador de Transporte Multimodal.

§ 2º O regime especial de trânsito aduaneiro será concedido:

I – na importação, pela unidade aduaneira com jurisdição sobre o ponto de entrada das mercadorias no território nacional;

II – na exportação, pela unidade aduaneira em cuja jurisdição se proceder o desembarço para exportação.

Art. 28. O expedidor, o operador de transporte multimodal ou qualquer subcontratado para a realização do transporte multimodal são responsáveis solidários, perante a Fazenda Nacional, pelo crédito tributário exigível.

Parágrafo único. O Operador de Transporte Multimodal será responsável solidário preferencial, cabendo-lhe o direito de regresso.

Art. 29. Nos casos de dano ao erário, se ficar provada a responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal, sem prejuízo da responsabilidade que possa ser imputável ao transportador, as penas de perdimento, previstas no Decreto-lei nº 37, de 18 de novembro de 1966, e no Decreto-lei nº 1.455, de 7 abril de 1976, serão convertidas em multas, aplicáveis ao

Operador de Transporte Multimodal, de valor equivalente ao do bem passível de aplicação da pena de perdimento.

Parágrafo único. No caso de pena de perdimento de veículo, a conversão em multa não poderá ultrapassar três vezes o valor da mercadoria transportada, à qual se vincule a infração.

Art. 30. Para efeitos fiscais, no contrato de transporte multimodal, é nula a inclusão de cláusula excludente ou restritiva de responsabilidade tributária.

CAPÍTULO VII DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 31. A documentação fiscal e os procedimentos atualmente exigidos dos transportadores deverão adequar-se ao Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas instituído por esta Lei.

Parágrafo único. Para atender ao disposto neste artigo, a União, os Estados e o Distrito Federal celebrarão convênio, no prazo de cento e oitenta dias da data de publicação desta Lei.

Art. 32. O Poder Executivo regulamentará a cobertura securitária do transporte multimodal e expedirá os atos necessários à execução desta Lei no prazo de cento e oitenta dias contados da data de sua publicação.

§ 1º Enquanto não for regulamentado o disposto no § 3º do art. 17, será observado o limite de 666,67 DES (seiscentos e sessenta e seis Direitos Especiais de Saque e sessenta e sete centésimos) por volume ou unidade, ou de 2,00 DES (dois Direitos Especiais de Saque) por quilograma de peso bruto das mercadorias danificadas, avariadas ou extraviadas, prevalecendo a quantia que for maior.

§ 2º Para fins de aplicação dos limites estabelecidos no parágrafo anterior, levar-se-á em conta cada volume ou unidade de mercadoria declarada como conteúdo da unidade de carga.

§ 3º Se no Conhecimento de Transporte Multimodal for declarado que a unidade de carga foi carregada com mais de um volume ou unidade de mercadoria, os limites estabelecidos no parágrafo anterior serão aplicados a cada volume ou unidade declarada.

§ 4º Se for omitida essa menção, todas as mercadorias contidas na unidade de carga serão consideradas como uma só unidade de carga transportada.

Art. 33. A designação do representante do importador e exportador pode recair no Operador de Transporte Multimodal, relativamente ao despacho aduaneiro de mercadorias importadas e exportadas, em qualquer operação de comércio exterior, inclusive no despacho de bagagem de viajantes, no tocante às cargas sob sua responsabilidade.

Art. 34. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 35. São revogadas as Leis nºs 6.288, de 11 de dezembro de 1975; 7.092, de 19 de abril de 1983; e demais disposições em contrário.

Brasília, 19 de fevereiro de 1998; 177º da Independência e 110º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Eliseu Padilha

RESOLUCION 10 (I)

CREACIÓN DE UN GRUPO DE TRABAJO SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL

La Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur;

CONSIDERANDO:

La importancia que reviste el transporte multimodal para el desarrollo del comercio exterior de la región.
La normativa, los avances y trabajos realizados por el Grupo Andino, el Mercosur y las Reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur.
Lo dispuesto en el artículo 35 del Reglamento de la Conferencia;

RESUELVE:

Crear un Grupo de Trabajo coordinado por la República de Chile con el objeto de evaluar la evolución del tema en el ámbito mundial y regional y presentar a la Conferencia las propuestas de acción que considere apropiadas.

13 de noviembre de 1992

Resolución 425: Reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional

FECHA: 20 de agosto de 1992

MIEMBROS: Comunidad Andina (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela)

RESUMEN DE DISPOSICIONES

Registro:

Capítulo II, Artículo 2: Para prestar el servicio de transporte multimodal internacional, las personas naturales o jurídicas deberán estar inscritas en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal y haber obtenido y mantener vigente el Certificado de Registro, el cual será otorgado por el organismo nacional competente.

Artículo 8: Para la renovación del Certificado de Registro, el Operador de Transporte Multimodal deberá presentar una solicitud ante el organismo nacional competente antes del vencimiento del mismo.

Artículo 11: Habrá lugar a la cancelación del registro cuando:

- a. Se haya aportado información falsa o fraudulenta para la obtención del registro;
- b. Se haya dejado de cumplir con alguno de los requisitos necesarios para mantenerlo vigente;
- c. Medie orden judicial al respecto;
- d. Cuando en el lapso de un año se haya incurrido en más de dos suspensiones consecutivas o alternadas.

Seguros:

Artículo 20: El Operador de Transporte Multimodal deberá mantener vigente una póliza de responsabilidad civil contractual que ampare los riesgos por la pérdida, deterioro o retraso en la entrega de las mercancías derivadas de los contratos de transporte multimodal.

ACUERDO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL ENTRE LOS ESTADOS PARTE DEL MERCOSUR

Los gobiernos de la República Argentina, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay, en adelante denominados "Estados parte":

CONSIDERANDO el Tratado de Asunción del 26 de marzo de 1991;

CONSCIENTES de la necesidad de adoptar una normativa común respecto a transporte multimodal, teniendo en cuenta los principios esenciales del Tratado de Asunción;

CONVENCIDOS de que esa normativa permitirá un aprovechamiento más eficaz de la infraestructura del transporte de los Estados parte, contribuyendo para la reducción de los costos operativos del transporte en la región.

ACUERDAN:

CAPÍTULO 1

DEFINICIONES

ARTÍCULO 1°

A los efectos del presente Acuerdo, se entiende por:

a) Transporte multimodal de mercancías:

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 Estado parte en que un operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en otro Estado parte, comprendiendo además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenaje, manipulación y entrega de la carga al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados entre origen y destino, inclusive los de consolidación y desconsolidación de las cargas. b) Contrato de transporte multimodal:

El acuerdo de voluntades, en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar, el transporte multimodal internacional de mercancías.

c) Documento o conocimiento de transporte multimodal:

El documento que hace prueba de la celebración de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato.

d) Operador de transporte multimodal:

Toda persona jurídica, portador o no, que por sí o a través de otra que actúe en su nombre, celebre un contrato de transporte multimodal, actuando como principal y no como agente o en

interés del expedidor o de transportadores que participen de las operaciones de transporte multimodal, asumiendo la responsabilidad de su cumplimiento.

e) Portador:

Persona que efectivamente ejecuta el transporte o parte de él, sea o no operador de transporte multimodal.

f) Expedidor:

Persona que celebra un contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal.

g) Consignatario:

Persona legítimamente facultada para recibir las mercancías. h) Destinatario:

Persona a quien se le envían las mercancías.

i) Mercancía:

Los bienes de cualquier clase, incluidos los animales vivos y los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos que no hayan sido suministrados por el operador de transporte multimodal.

j) Tomar bajo custodia:

El acto de colocar físicamente las mercancías en poder del operador de transporte multimodal, con su aceptación para transportarlas, conforme a las leyes y usos de comercio imperantes en el Estado parte en el lugar de entrega.

k) Entrega de la mercancía:

El acto de poner las mercancías por parte del operador de transporte multimodal, a disposición efectiva y material del consignatario, de conformidad con el contrato de transporte multimodal o con las leyes y los usos de comercio imperantes en el Estado parte del lugar de entrega.

l) Organismos nacionales competentes:

Son los organismos gubernamentales designados por cada Estado parte, encargados de habilitar, registrar y controlar a los operadores de transporte multimodal.

m) Unitarización:

Proceso de ordenar y acondicionar correctamente la mercancía en unidades de carga para su transporte.

n) Derechos especiales de giro:

Unidad monetaria definida por el Fondo Monetario Internacional.

o) Consolidación de mercancías:

Emisión por parte del operador de transporte multimodal de un conocimiento matriz de transporte internacional (master) englobando diversos lotes de mercancías, los cuales están unitarizados e identificados en conocimientos de transporte (house).

CAPÍTULO II

ÁMBITO DE APLICACIÓN

ARTÍCULO 2°

El presente Acuerdo se aplica a los contratos de transporte multimodal siempre que:

- a) el lugar estipulado en el contrato de transporte multimodal e indicado en el documento o conocimiento de transporte multimodal, en el cual el operador de transporte multimodal tome las mercancías bajo su custodia, esté situado en un Estado parte del presente Acuerdo.
- b) el lugar estipulado en el contrato de transporte multimodal indicado en el documento o conocimiento de transporte multimodal, en el cual el operador de transporte multimodal haga la entrega de las mercancías que se encuentran bajo su custodia, esté situado en un Estado parte del presente Acuerdo.

CAPITULO III

DOCUMENTO O CONOCIMIENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

ARTÍCULO 3°

El operador de transporte multimodal, al tomar las mercancías bajo su custodia, emitirá por escrito un documento o conocimiento de transporte multimodal que será, a criterio del expedidor, negociable o no negociable.

Su forma y contenido serán los que se emplean en el transporte multimodal vigentes y reconocidos internacionalmente, y deberá ser fechado y firmado por el operador de transporte multimodal o por la persona efectivamente autorizada por él.

ARTÍCULO 4°

Las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo serán aplicables siempre que existiere en el documento o conocimiento de transporte multimodal expresa mención al mismo, indicándose específicamente "Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional - Mercosur".

En los casos en que exista tal mención, las disposiciones del presente Acuerdo prevalecen sobre cualesquiera de las cláusulas adicionales del contrato de transporte multimodal que les sean contrarias, salvo si se amplía la responsabilidad o las obligaciones del operador de transporte multimodal.

Ninguna disposición de este Acuerdo restringe el derecho del contratante de escoger entre transporte multimodal o segmentado.

El operador de transporte multimodal no inscripto o que no cumpla con los requisitos del presente Acuerdo no podrá invocar el "Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional - Mercosur", ni acogerse a sus beneficios.

ARTÍCULO 5°

Los datos contenidos en el documento de transporte multimodal establecerán, salvo prueba en contrario, que el operador de transporte multimodal tomó bajo su custodia la mercancía tal y como está descrita en el documento.

El operador de transporte multimodal podrá expresar reservas fundadas en el conocimiento o documento, cuando considere inexacta la descripción de la carga (marcas, números, cantidades, pesos, etc., de las mercancías) hecha por el expedidor, o cuando ésta o su embalaje no

presentaren perfectas condiciones físicas de acuerdo con las necesidades peculiares y las exigencias legales de cada modalidad a ser utilizada en el transporte.

Los conocimientos y/o documentos emitidos por todas las personas físicas o jurídicas que intervengan por disposición del operador de transporte multimodal serán siempre a favor de éste.

CAPÍTULO IV

RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

ARTÍCULO 6°

La responsabilidad del operador de transporte multimodal cubre el período comprendido entre el momento en que recibe las mercancías bajo su custodia hasta su entrega al destinatario.

ARTÍCULO 7°

El operador de transporte multimodal será responsable por las acciones u omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones, o de cualquier otra persona cuyos servicios tenga contratados para el cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fuesen propias.

ARTÍCULO 8°

El operador de transporte multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas:

- a) a la persona que presente uno de los originales del documento o conocimiento, cuando el documento de transporte multimodal fuera emitido en forma negociable al portador;
- b) a la persona que presente uno de los originales del documento o conocimiento debidamente endosado, cuando el documento de transporte multimodal fuera emitido en forma negociable a la orden;
- c) cuando el documento o conocimiento de transporte multimodal fuera emitido en forma negociable a nombre de una persona determinada, a esa persona, con comprobación previa de su identidad y contra la presentación de uno de los originales del documento. Si el documento o conocimiento fue endosado a la orden o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el ítem b);
- d) a la persona designada en el documento o conocimiento como consignatario, con comprobación previa de su identidad, cuando el documento o conocimiento de transporte multimodal fuera emitido en forma no negociable.

ARTÍCULO 9°

El operador de transporte multimodal será responsable por las pérdidas y daños de las mercancías, así como también por atrasos en su entrega, si el motivo que originó tal pérdida, daño o atraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia, en los términos de los

artículos 6° y 7°, siendo presumida su culpa, de la cual sólo podrá eximirse de responsabilidad por los hechos previstos en el artículo 10.

El operador de transporte multimodal sólo será responsable por los perjuicios resultantes del atraso en la entrega, si el expedidor hubiere hecho una declaración de interés en la entrega en un plazo determinado y si la misma hubiere sido aceptada por el operador de transporte multimodal.

ARTÍCULO 10

El operador de transporte multimodal no será responsable si prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas sobrevinieron durante ese transporte en una o más de las circunstancias siguientes:

- a) Acto o hecho imputable al expedidor o al destinatario o al consignatario de la carga, o a sus agentes, representantes o apoderados.
- b) Vicio propio u oculto de la carga.
- c) Fuerza mayor o caso fortuito, debidamente comprobados.
- d) Huelgas, motines o lock-outs.
- e) Dificultades impeditivas del transporte y otros actos fuera del control del operador de transporte multimodal debidamente comprobados, no existiendo otra forma de cumplir el contrato.

El operador de transporte multimodal y todas las personas físicas o jurídicas que intervengan por disposición del mismo para movimiento de las cargas, serán responsables por el aumento de las pérdidas, daños o averías y atrasos en la entrega de las mercancías a que dieran causa, a pesar de que no admitan tal responsabilidad.

ARTÍCULO 11

El atraso en la entrega ocurre cuando las mercancías no sean entregadas dentro del plazo expresamente acordado entre las partes o, en ausencia de tal acuerdo, dentro de un plazo que pueda, razonablemente, ser exigido al operador de transporte multimodal, tomando en consideración las circunstancias del caso.

Si las mercaderías no fueran entregadas dentro de los noventa (90) días corridos después de la fecha de entrega establecida de conformidad con lo dispuesto en este artículo, el consignatario o cualquier otra persona con derecho a reclamar las mercancías podrá considerarlas perdidas.

LÍMITES DE RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

ARTÍCULO 12

La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará según el valor de ellas en el lugar y en el momento de la entrega al consignatario o en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, deberían haber sido entregadas.

El valor de las mercancías se determinará teniendo en cuenta la cotización que tengan en una bolsa de mercancías, o en su ausencia, observando el precio que tengan en el mercado, o si no se dispusiera de esa cotización ni de su precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.

ARTÍCULO 13

Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el expedidor antes que el operador de transporte multimodal las haya tomado bajo su custodia, y que hayan sido consignados en el documento de transporte multimodal, el operador de transporte multimodal no será ni podrá ser tenido por responsable en ningún caso de la pérdida o el daño de las mercancías por una suma que exceda del límite de responsabilidad que establezca cada Estado parte conforme la declaración formulada por cada uno de ellos en el Anexo I, que forma parte del presente Acuerdo. Sin perjuicio de ello, los Estados parte acuerdan que esos límites de responsabilidad del operador de transporte multimodal podrán modificarse comunicándolo a los demás Estados parte.

ARTÍCULO 14

Si un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada, que según el documento de transporte multimodal esté contenido en ese elemento de transporte, se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Si se omite la mención señalada en el referido documento, todas las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una sola unidad de carga transportada.

ARTÍCULO 15

Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se haya producido en una fase determinada del transporte multimodal respecto de la cual un convenio internacional aplicable o una ley imperativa en ese país establecieren otro límite de responsabilidad, el límite de responsabilidad del operador de transporte multimodal por tal pérdida o daño se determinará a tenor de lo dispuesto en ese convenio o en esa ley imperativa.

ARTÍCULO 16

Si el operador de transporte multimodal fuere responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega o de cualquier pérdida o daños indirectos distintos de la pérdida o el daño de las mercancías, su responsabilidad estará limitada a una suma que no excederá del equivalente al flete que deba pagarse por el transporte multimodal en virtud del contrato respectivo.

ARTÍCULO 17

La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal no excederá los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.

ARTÍCULO 18

El operador de transporte multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión realizada por el operador de transporte multimodal, con dolo o culpa grave.

ARTÍCULO 19

Cuando la pérdida total o parcial, la avería o el retraso en la entrega de las mercancías se haya localizado en un tramo del transporte claramente identificado, quien opere en dicho tramo será solidariamente responsable con el operador de transporte multimodal, sin perjuicio del derecho de repetición de este último por el importe pagado en razón de la responsabilidad solidaria.

CAPÍTULO V

RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR

ARTÍCULO 20

Se considerará que el expedidor garantiza al operador de transporte multimodal, la exactitud, en el momento en que él toma las mercancías bajo su custodia, de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso que haya proporcionado por sí o por medio de otro que actúe en su nombre para su inclusión en el documento o conocimiento de transporte multimodal.

El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos antes mencionados.

El expedidor seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el documento o conocimiento de transporte multimodal.

El derecho del operador de transporte multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.

CAPÍTULO VI

DE LOS AVISOS, RECLAMACIONES, ACCIONES Y PRESCRIPCIONES

ARTÍCULO 21

A menos que el consignatario o destinatario avise, por escrito, al operador de transporte multimodal de la pérdida o daño especificando la naturaleza de los mismos, en el momento en que las mercancías le fueran puestas en su poder, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el operador de transporte multimodal las entregó tal como fueron descritas en el documento de transporte multimodal.

Cuando la pérdida o daño no fueran aparentes, será igualmente aplicable el contenido del párrafo primero, en el caso en que no sea presentado por escrito el aviso antes de seis (6) días desde que las mercancías fueran puestas en poder del consignatario o destinatario.

A los efectos de este artículo se considerará que el aviso dado a una persona que actúe por cuenta del operador de transporte multimodal, incluida cualquier persona a cuyos servicios éste recurra en el lugar de entrega de las mercancías transportadas, ha sido dada al operador de transporte multimodal.

En caso de daño o faltante se labrará acta de avería, asegurándose a las partes interesadas el derecho de verificación, de acuerdo con la legislación vigente y observando, además, las estipulaciones del contrato de seguro, cuando las hubiere.

ARTÍCULO 22

Salvo acuerdo expreso en contrario, prescribe en doce meses cualquier acción o reclamación sobre responsabilidad por transporte multimodal, contando este plazo desde el día de entrega de la carga en destino, o si ello no ocurrió, del nonagésimo día contado a partir de los plazos que surgen del artículo 11.

CAPÍTULO VII

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

ARTÍCULO 23

Las controversias que surjan entre los Estados parte como resultado de la aplicación, interpretación o incumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo, serán resueltas mediante negociaciones técnicas directas.

ARTÍCULO 24

Si, mediante tales negociaciones, no se alcanzase un acuerdo o si la controversia sólo fuera solucionada parcialmente, se aplicarán procedimientos previstos en el sistema de soluciones de controversias vigentes entre los Estados parte del Tratado de Asunción.

CAPÍTULO VIII

DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL

ARTÍCULO 25

Para ejercer la actividad de operador de transporte multimodal, en cualquiera de los Estados parte, será necesario estar inscripto en el Registro respectivo, a cargo del organismo nacional competente de cada Estado parte.

ARTICULO 26

El certificado de registro otorgado por el organismo nacional competente de cualquiera de los Estados parte, autorizará al operador de transporte multimodal para operar con los demás Estados parte.

Cada organismo nacional competente informará, por escrito, a sus similares de los demás Estados parte, quiénes son los operadores de transporte multimodal registrados, así como las modificaciones introducidas en el Registro respectivo, encaminando los documentos del caso.

La inscripción mantendrá su vigencia en los términos del artículo 29, siempre que no exista una comunicación oficial, por escrito, del organismo nacional competente de operador de transporte multimodal o los demás organismos similares, sobre modificación o cancelación del referido Registro.

ARTÍCULO 27

Para poder inscribirse en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, el interesado deberá presentar una solicitud ante el organismo nacional competente respectivo, y acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Poseer la capacidad legalmente requerida por las normas generales del Estado parte al cual se solicita la inscripción;
- b) Contar con representación legal suficiente y domicilio establecido en el Estado parte ante el cual solicite la inscripción, así como en los demás Estados parte en los cuales pretenda operar;
- c) Acreditar y mantener un patrimonio mínimo en bienes o equipos equivalente a 80.000 DEG o aval bancario o seguro de caución por el mismo importe afectado en garantía a favor del organismo nacional competente.

ARTÍCULO 28

El organismo nacional competente extenderá el correspondiente certificado de registro o lo denegará mediante resolución fundada dentro de un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario, contados a partir de la fecha en que se acreditó el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 27.

ARTÍCULO 29

La vigencia de la inscripción será por diez (10) años, prorrogable por períodos iguales.

ARTÍCULO 30

Para poder operar, los operadores de transporte multimodal deberán contar con una póliza de seguros que cubran su responsabilidad civil en relación a las mercancías bajo su custodia, sin perjuicio de los seguros establecidos en la legislación de cada Estado parte.

CAPÍTULO IX

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

ARTÍCULO 31

El transporte multimodal de mercancías peligrosas se regirá por lo dispuesto en el "Acuerdo sobre Transporte de Productos Peligrosos en el Ámbito del Mercosur" y también por lo dispuesto por los Reglamentos Internacionales de ICAO y de IMO, relativos a los transportes aéreos y marítimos respectivamente.

La calificación de mercancías peligrosas tendrá como base las recomendaciones de la ONU al respecto.

ARTÍCULO 32

Toda estipulación contenida en el documento o conocimiento de transporte multimodal será nula o no producirá, de pleno derecho, efecto alguno si se opone directa o indirectamente a las disposiciones del presente Acuerdo y en especial si se estipularen en perjuicio del expedidor y del consignatario o del destinatario. Lo anterior no afectará la validez de las demás estipulaciones.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el operador de transporte multimodal, podrá, con consentimiento del expedidor, aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de las disposiciones del presente Acuerdo.

ANEXO I

LÍMITE DE RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

El límite de responsabilidad para el operador de transporte multimodal conforme al artículo 13 del presente Acuerdo será:

1.- Para Argentina, a menos que la naturaleza o el valor de las mercancías hayan sido declarados por el expedidor antes que el operador de transporte multimodal los haya tomado bajo su custodia y consignadas en el documento de transporte multimodal, la responsabilidad del operador de transporte multimodal no podrá exceder, en caso de pérdida total o parcial, avería o atraso en la entrega de la mercancía por un valor superior al de 400 pesos argentinos oro por kilogramo del volumen o pieza afectada, o de 10 pesos argentinos oro por kilo del volumen o piezas afectadas, si este valor fuera superior.

2.- Para Brasil, el equivalente a 666,67 DES por volumen o unidad de carga, o por 2 (dos) DES por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas o damnificadas, si este valor fuera superior.

3.- Para Paraguay, el equivalente a 666,67 DES por volumen o unidad de carga, o por 2 (dos) DES por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas o damnificadas, si este valor fuera superior.

4.- Para Uruguay, el equivalente a 666,67 DES por volumen o unidad de carga, o por 2 (dos) DES por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas o damnificadas, si este valor fuera superior.

ANEXO II

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS (válido hasta que entre en vigor el "Protocolo sobre Jurisdicción en Materia de Transporte")

ARTÍCULO 1°

A elección del demandante o de quien actúe en su nombre, serán competentes para conocer las acciones relacionadas con el contrato de transporte multimodal de mercancías realizadas en base al presente Acuerdo, los Tribunales que correspondan al domicilio del establecimiento principal del demandado o del agente o representante que intervino en la operación de transporte multimodal o del lugar de entrega o donde deberían haber sido entregadas las mercaderías.

ARTÍCULO 2°

Las partes podrán pactar por escrito luego de ocurrido el hecho, que toda controversia relativa al contrato de transporte multimodal sea sometida a arbitraje en consonancia con las reglas que las partes establecen.

El procedimiento arbitral así instituido deberá aplicar las disposiciones del presente Acuerdo.

Las acciones legales se interpondrán ante el tribunal arbitral que resulte competente de conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior el que estará obligado a aplicar las disposiciones del presente Acuerdo.

Circular nº 40/SUSEP/MF, de 29/5/98 Dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal - OTM Publicada no DOU de 3/6/98 p. 36/38

CIRCULAR Nº 40, DE 29 DE MAIO DE 1998

Dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – OTM.

O SUPERINTENDENTE DA SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS – SUSEP, na forma do disposto no Art. 36, alínea “c”, do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966; considerando o disposto na Resolução GMC nº 62, de 13 de dezembro de 1997, e o que consta do Processo SUSEP nº 15.414.000858/98-49, resolve:

Art. 1º Divulgar as Condições Gerais para o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal (OTM), aprovadas pela Resolução GMC nº 62/97, no âmbito do MERCOSUL – Danos à Carga, nos termos do Anexo I, que é parte integrante da presente Circular.

Parágrafo único. As Condições Gerais devem ser obrigatoriamente utilizadas na comercialização do seguro a que se refere o *caput*, ressalvadas as limitações impostas pelo Direito Público Interno.

Art. 2º A seguradora que deseje operar com esse Seguro deverá apresentar, previamente, à SUSEP o seu critério tarifário, bem como as estatísticas que foram utilizadas para apuração das taxas submetidas, em conformidade com a tabela do Anexo II, que é parte integrante da presente Circular.

§ 1º – Os dados de cada ano calendário referentes a esse Seguro deverão ser encaminhados à SUSEP até o dia 31 de janeiro do ano posterior a cada exercício.

§ 2º – As estatísticas devem ser apresentadas por meio magnético (Arquivo extensão XLS – Excel).

Art. 3º As operações do Seguro a que se refere esta Circular serão registradas no código 44 – RCT-VI.

Art. 4º Esta Circular entra em vigor na data de sua publicação.

HELIO OLIVEIRA PORTOCARRERO DE CASTRO

ANEXO I

CONDIÇÕES GERAIS DO SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL (OTM) NO ÂMBITO DO MERCOSUL – DANOS À CARGA

TÍTULO I

OBJETO DO SEGURO E RISCOS COBERTOS

1. O presente seguro tem por objetivo garantir ao Operador de Transporte Multimodal, até o limite máximo do capital segurado, o reembolso das reparações pecuniárias, pelas quais, por disposição das normas legais e pelo Acordo sobre Transporte Multimodal, no âmbito do MERCOSUL, for o responsável em virtude de perdas ou danos ocasionados aos bens ou mercadorias que lhe forem entregues para o transporte, de acordo com o documento de Conhecimento de Transporte Multimodal, desde que aquelas perdas ou danos ocorram enquanto os bens e mercadorias estiverem sob sua guarda ou responsabilidade, com exceção do disposto no item 2 do Título I e os riscos não cobertos previstos no Título II desta Apólice.

Para efeitos deste seguro, entende-se como Transporte Multimodal de Cargas ou Transporte de Carga unitizada aquela regido por um único contrato com a utilização de duas ou mais modalidades de transporte, através do qual o Operador assume a responsabilidade das mercadorias ou bens, sob sua custódia, desde o lugar em que os recebe até o destino final da viagem contratada, designado para entrega.

Operador de Transporte Multimodal de Cargas é toda pessoa jurídica, devidamente habilitada a operar neste tipo de transporte, que, por si só ou por seus representantes, atuando em seu nome, celebram contrato de Transporte Multimodal, assumindo a responsabilidade pelo cumprimento integral do mesmo.

Conhecimento de Transporte Multimodal de Cargas, emitido pelo Operador de Transporte Multimodal, é o documento que formaliza o contrato de transporte multimodal e que rege toda a operação desde o recebimento da carga, sob custódia do Operador de Transporte Multimodal, até sua entrega no destino mencionado no Conhecimento.

2. Permanece também coberta a responsabilidade do segurado pelas perdas ou danos sofridos pelos bens ou mercadorias em consequência dos riscos de incêndio, explosão nos depósitos e armazéns usados pelo segurado para unitização/consolidação e desunitização/desconsolidação ou de trânsito da carga objeto do transporte multimodal, pelo prazo máximo de 15 (quinze) dias, contados desde a data do descarregamento.

2.1 Havendo necessidade de armazenamento por prazo superior a 15 (quinze) dias, o segurado, antes de expirar o referido prazo, deverá solicitar a prorrogação da cobertura, pela qual será faturado o prêmio adicional correspondente.

TÍTULO II RISCOS NÃO COBERTOS

1. Está expressamente excluída do presente seguro a cobertura de responsabilidade por perdas ou danos provenientes direta ou indiretamente de:

- a) dolo ou culpa grave do segurado, de seus proponentes, empregados ou de seus representantes;
- b) caso fortuito ou força maior;
- c) inobservância a disposições que disciplinem o Transporte Multimodal de cargas;
- d) roubo total ou parcial, furto qualificado e furto simples, enquanto as mercadorias ou bens permanecerem nos armazéns ou depósitos utilizados pelo segurado;
- e) extravio de volumes inteiros;
- f) transporte efetuado em veículos, embarcações, aeronaves ou outros meios inadequados para a segurança da carga;
- g) contrabando, comércio e embarques ilícitos ou proibidos, mal acondicionamento, embalagem insuficiente ou inadequada;
- h) medidas sanitárias, ou desinfecções, fumigações, invernada, quarentena, atrasos;
- i) vício próprio ou da natureza dos objetos transportados, influência de temperatura, mofo, diminuição natural de peso, oxidação, roeduras ou outros estragos causados por animais, vermes, insetos ou parasitas, contaminação ou contato com outras mercadorias;
- j) tumultos, greves, “lock-out”, rebelião, barricadas, arresto, prisão ou capturas, seqüestro, detenção, embargo, penhora, apreensão, apropriação, confisco, nacionalização, destruição ou requisição, decorrentes de qualquer ato de autoridade de fato ou de direito, civil ou militar, e em geral, todo e qualquer ato ou consequência dessas ocorrências, hostilidade ou operações bélicas, que tenham sido precedidas de declaração de guerra ou não, guerra civil, revolução, rebelião, insurreição ou agitações civis, assim como pirataria, minas, torpedos, bombas e outros instrumentos de guerra; bem como atos praticados por qualquer pessoa agindo por parte de, ou em ligação com qualquer organização cujas atividades visem a derrubar pela força o governo ou instigar a sua queda, pela perturbação da ordem política e social do país, por meio de atos de terrorismo, subversão e guerrilhas, saque ou pilhagem decorrente dos fatos acima;
- k) terremotos, maremotos, ciclones, erupções vulcânicas e outras convulsões da natureza com consequências catastróficas;
- l) radiações ionizantes ou de contaminação pela radioatividade de qualquer combustível nuclear, resultante da combustão de matéria nuclear.

2. Os riscos previstos nas alíneas “d” e “e” do item 1 deste Título poderão ser cobertos mediante pagamento de prêmio adicional e inclusão de cláusula particular específica.

TÍTULO III COMEÇO E FIM DOS RISCOS

1. A cobertura concedida pelo presente contrato tem início no momento em que os bens ou mercadorias são recebidos pelo Operador para transporte, mediante a emissão do Conhecimento de Transporte Multimodal e continua durante todo o curso da operação contratada com sua entrega ao consignatário, no local designado no Conhecimento.

2. A cobertura da permanência dos bens ou mercadorias nos armazéns ou depósitos utilizados pelo segurado ou seus proponentes ou seus representantes para unitização/consolidação e desunitização/desconsolidação ou de trânsito da carga objeto de transporte multimodal terá prazo máximo de duração de 15 (quinze) dias corridos por uma ou mais permanências, podendo prorrogar-se mediante aviso prévio e pagamento de prêmio adicional faturado.

3. A cobertura se estende, ainda, aos itinerário iniciais e complementares de coleta e entrega.

TÍTULO IV BENS OU MERCADORIAS NÃO CONTEMPLADOS PELA COBERTURA DO PRESENTE CONTRATO DE SEGURO

O segurador não responde pelas perdas ou danos ocorridos em toda operação que implique transporte de dinheiro, moeda ou papel, ouro, prata e outros metais preciosos e suas ligas (trabalhadas ou não), pérolas, pedras preciosas e semipreciosas, jóias, diamante industrial, manuscritos, qualquer documento, cheques, letras, títulos de crédito, valores mobiliários, bilhetes de loteria, selos e gravuras, coleções, clichês, matrizes, croquis, desenhos e planos técnicos.

TÍTULO V LIMITE MÁXIMO DE RESPONSABILIDADE

O limite máximo de responsabilidade, por evento, assumido pelo segurador, será fixado nas condições particulares, de comum acordo com o segurado, obrigando-se o mesmo a dar aviso com antecipação e por escrito à seguradora das eventuais operações que ultrapassem o capital segurado, sob pena de não se ter cobertura para a diferença.

TÍTULO VI CAPITAL SEGURADO

1. Acordam os contratantes que o Capital Segurado corresponderá aos valores integrais dos bens ou mercadorias declaradas nos Conhecimentos de Transporte Multimodal, objeto das declarações previstas no item VII.

2. No caso do Conhecimento, sem valor declarado, a responsabilidade desta seguradora estará limitada aos valores estabelecidos no Acordo sobre Transporte Multimodal para a responsabilidade do Operador.

TÍTULO VII DECLARAÇÕES

1. O segurado se obriga a declarar, no formulário respectivo, todos os bens ou mercadorias compreendidas por esta apólice e, também, a entregar à seguradora, mediante comprovante fidedigno, cópia do Formulário de Declaração junto com uma cópia fiel dos Conhecimentos de Transporte Multimodal expedidos pelo segurado no dia anterior.

2. Os formulários de Declaração inutilizados serão enviados à seguradora no mesmo dia de entrega da Declaração com número imediatamente superior àqueles.

3. As declarações não modificam as condições do contrato de seguro, considerando-se nulas estipulações contrárias às contratadas na apólice ou não previstas nesta.

TÍTULO VIII PLURALIDADE DE SEGUROS

1. Se o segurado tiver contratado mais de um seguro, cobrindo a mesma responsabilidade da presente apólice, com mais de um segurador, deverá informar, dentro de 5 (cinco) dias corridos, a cada um, a existência de todos os seguros contratados, indicando o nome dos seguradores e os respectivos capitais segurados, sob pena de nulidade do contrato.

No caso de sinistro, cada segurador participará, proporcionalmente à responsabilidade assumida, no pagamento da indenização correspondente.

2. Sob nenhuma hipótese o segurado poderá pretender, no conjunto, uma indenização superior aos valores dos danos sofridos pelos bens ou mercadorias objeto do transporte multimodal.

3. São nulos os contratos celebrados com a intenção de enriquecimento ilícito, sem prejuízo do direito dos seguradores de receberem os prêmios correspondentes às apólices.

TÍTULO IX SINISTRO

1. Em caso de sinistro coberto por esta apólice, o segurado se obriga a cumprir as seguintes disposições:

a) Dar imediato aviso ao segurador, por escrito, no prazo de 3 (três) dias úteis, contados a partir da data do sinistro, a menos que se comprove a impossibilidade por motivo de força maior ou caso fortuito;

b) Adotar todas as providências que não possam esperar e a seu alcance para resguardar os interesses comuns e impedir o agravamento dos prejuízos;

c) Proporcionar ao segurador todas as informações e esclarecimentos necessários para a determinação da causa, natureza e extensão dos danos, colocando à sua disposição os documentos necessários para a liquidação do sinistro;

d) Dar imediato conhecimento ao segurador de qualquer ação civil ou penal proposta contra si ou contra seus proponentes ou representantes, no máximo no primeiro dia útil seguinte ao da notificação, remetendo cópia das notificações recebidas e nomeando, de comum acordo, os advogados de defesa.

2. Embora as negociações e atos relativos à liquidação com os reclamantes sejam tratados pelo segurado, o segurador se reserva o direito de dirigir os entendimentos ou intervir em qualquer fase do andamento das providências ou negociações.

3. O segurado ficará obrigado a colaborar com o segurador para permitir a prática de qualquer ato necessário ou considerado indispensável pelo segurador, com o fim de ajustar, remediar ou minimizar falhas ou inconvenientes, cooperando espontaneamente e de boa vontade para solução justa dos litígios.

4. Fica vedado ao segurado transigir, pagar ou tomar outras providências que podem influir no resultado das negociações ou litígios, salvo no caso em que estiver expressamente autorizado pelo segurador.

TÍTULO X DEFESA EM JUÍZO CIVIL

1. O segurador, a seu juízo, assumirá ou não a defesa civil do segurado.

1.1. Caso o segurador assuma a defesa, deverá manifestar-se, mediante aviso por escrito, dentro de 5 (cinco) dias úteis contados a partir do recebimento da informação e documentação referente à ação, e nomear advogado(s), ficando o segurado obrigado a outorgar-lhe a competente ou correspondente autorização ou poder, antes dos vencimentos dos prazos para contestar a ação e cumprimento dos demais prazos processuais previstos na lei.

1.2. Caso o segurador não assuma a defesa, conforme o previsto no item I, poderá intervir na ação, na qualidade de assistente, dando as instruções necessárias. Nesta hipótese, o segurado fica obrigado a assumir sua própria defesa, nomeando advogado de comum acordo com o segurador.

1.3. O segurador reembolsará os custos judiciais e honorários do(s) advogado(s) de defesa do segurado, nomeado de comum acordo, e do reclamante. Neste último caso, somente quando o pagamento advinha de sentença judicial ou acordo autorizado pelo segurador na proporção do capital segurado fixado na apólice, da diferença entre esse valor e a quantia pela qual o segurado é civilmente responsável, nos termos do Título I, Objeto do Seguro e Risco Coberto.

1.3.1. Na hipótese do segurado e do segurador nomearem advogados diferentes, cada um assumirá individualmente os gastos integrais por tais contratações.

1 – N.A. Número total de averbações efetuadas no período de estudo.

2 – I.S.T. Importância Segurada Total – somatório das importâncias seguradas apuradas no período de estudo.

3 – P.E. Prêmio Emitido – montante de prêmios emitidos durante o período de estudo.

4 – P.M.C.C. Percentual Médio de Comissão de Corretagem – razão entre o valor total pago de comissão de corretagem (referente às averbações efetuadas no período de estudo) e o Prêmio Emitido (P.E.).

P.M.C.C. Valor Total Pago de Comissão de Corretagem

P.E.

5 – T.M.P. Taxa Média Praticada – razão entre o montante dos prêmios emitidos (P.E.) e o somatório das Importâncias Seguradas (I.S.T.) apuradas no período de estudo.

T.M.P. = P.E.

I.S.T.

6 – N.S.O. Número de Sinistros Ocorridos durante o período de estudo.

7 – M.S.O. Montante de Sinistros Ocorridos durante o período de estudo.

8 – S.C. Sinistralidade de Competência – razão entre o montante de sinistros ocorridos (M.S.O.) e o montante de prêmios emitidos (P.E.).

S.C. = M.S. P.E.

TÍTULO XI ISENÇÃO DE RESPONSABILIDADE

O segurador ficará isento de toda e qualquer responsabilidade ou obrigação derivada deste seguro, sem reembolso algum ao segurado, quando este ou seus representantes, proponentes ou empregados:

a) transgredirem os prazos, não fizerem as comunicações devidas ou não cumprirem com qualquer das obrigações exigidas pelas Condições do presente seguro.

b) aumentarem de má fé os danos causados por sinistros, desviarem ou ocultarem, todo ou em parte, os bens ou mercadorias sobre as quais se refira a reclamação;

c) dificultarem qualquer exame ou diligência para salvamento ou recuperação de direitos contra terceiros ou para redução dos riscos ou prejuízos;

d) praticarem qualquer fraude ou falsidade que tenha influído na aceitação do risco ou das condições do seguro;

e) não observarem o disposto no Título VII.

TÍTULO XII INSPEÇÕES

O segurador poderá proceder, a qualquer momento, às inspeções e verificações que considere necessárias ou convenientes, com relação o seguro e ao prêmio, e o segurado assume a obrigação de proporcionar os esclarecimentos, os elementos e as provas que lhe forem solicitadas pelo segurador.

TÍTULO XIII REEMBOLSO

1. Se o segurador não liquidar diretamente a reclamação, poderá autorizar o segurado a efetuar o pagamento correspondente, em cujo caso ficará obrigado ao reembolso no prazo de 10 (dez) dias corridos, a contar da apresentação da prova do pagamento.

2. O reembolso poderá ser acrescido das despesas de socorro e salvamento, armazenagem, guarda, reembalagem e outros que tenham sido feitos para salvaguardar os bens ou mercadorias e as correspondentes medidas solicitada pelo segurador.

TÍTULO XIV RESCISÃO

O presente contrato pode ser rescindido a qualquer momento, por qualquer das partes, mediante aviso prévio de 30 (trinta) dias corridos, por escrito, com exceção dos riscos em curso.

TÍTULO XV SUB-ROGAÇÃO

Ao pagar a correspondente indenização, em conseqüência de um sinistro coberto pela presente apólice, o segurador ficará automaticamente sub-rogado, até o montante da indenização, em todos os direitos e ações que competirem ao segurado contra terceiros, obrigando-se o mesmo a facilitar os meios para o pleno exercício desta sub-rogação. O segurador não pode valer-se do instituto da sub-rogação em prejuízo do segurado.

TÍTULO XVI PRESCRIÇÃO

Toda reclamação com fundamento na presente apólice prescreve nos prazos e na forma que a legislação de cada país signatário do Convênio estabeleça.

TÍTULO XVII FORO COMPETENTE

O foro competente será aquele determinado nas Condições Particulares desta apólice.

ANEXO II

SEGURO RC – OTM Mercosul

Período de estudo (Anual):

Exercício:

Nº do Processo na SUSEP:

(Quando houver)

Cobertura: () Básica () Opcional: (Especificar)

Modalidade de Transporte:
(Uma planilha para cada modalidade)

ESTADO		1 – N.A.	2 – I.S.T	3 – P.E.	4 – P.M.C. C.	5 – T.M.P.	6 – N.S.O.	7 – M.S.O.	8 – S.C.
origem	destino								
TOTAL									

Obs.: Os valores monetários devem ser expressos em moeda corrente – Reais (R\$).

DECISIÓN 331: TRANSPORTE MULTIMODAL

FECHA: 4 de marzo de 1993

MIEMBROS: Comunidad Andina (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela)

RESUMEN DE DISPOSICIONES

DEFINICIONES:

Capítulo I, Artículo 1: Para los efectos de la presente Decisión, se utilizan las siguientes definiciones:

- a) Certificado de Registro;
- b) Consejo de Integración Física: el organismo creado mediante Decisión 71 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena;
- c) Consignatario;
- d) Contrato de Transporte Multimodal;
- e) Derecho Especial de Giro;
- f) Documento de Transporte Multimodal;
- g) Entrega;
- h) Expedidor;
- i) Ley Imperativa;
- j) Mercancías
- k) Organismo Nacional Competente: el organismo designado por cada País Miembro, encargado de registrar a los Operadores de Transporte Multimodal;
- l) Operador de Transporte Multimodal;
- m) País Miembro;
- n) Por Escrito;
- o) Porteador;
- p) Tomar Bajo Custodia;
- q) Transporte Multimodal: el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de transporte Multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega.

AMBITO DE APLICACIÓN:

Capítulo II, Artículo 2: La presente Decisión se aplica a los Contratos de Transporte Multimodal, siempre que:

- e. el lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal en el que el Operador de Transporte Multimodal haya de tomar las mercancías bajo su custodia, esté situado en un País Miembro, o
- f. el lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal en el que el Operador de Transporte Multimodal haya de hacer entrega de las mercancías que se encuentran bajo su custodia, esté situado en un País Miembro.

Asimismo, se aplica a todos los Operadores de Transporte Multimodal que operen entre Países Miembros o desde un País Miembro hacia terceros países y viceversa.

Las disposiciones de la presente Decisión no implican, bajo ninguna circunstancia, restricción alguna a las facilidades que los países se hayan otorgado o se otorguen entre sí, mediante acuerdos o tratados bilaterales o multilaterales.

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS:

Capítulo III: Jurisdicción y competencia

Artículo 24: A elección del demandante, las acciones legales emanadas de los Contratos de Transporte Multimodal serán conocidas por los Jueces o Tribunales competentes de cualquiera de los lugares siguientes, de conformidad con la Ley del país respectivo:

- a. El del domicilio principal del Operador de Transporte Multimodal;
- b. El del lugar de celebración del Contrato de Transporte Multimodal;
- c. El del lugar donde se haya tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal;
- d. El lugar de entrega de las mercancías;
- e. Cualquier otro lugar designado al efecto en el Contrato de Transporte Multimodal y consignado en el Documento de Transporte Multimodal.

Artículo 25: Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo precedente, las Partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa a los Contratos de Transporte Multimodal sea sometida a arbitraje, en cuyo caso la designación del árbitro se hará después de presentada la reclamación.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS:

Capítulo III, Artículo 27: Las disposiciones provenientes de convenios internacionales aplicables al Contrato de Transporte Multimodal prevalecerán sobre lo dispuesto en la presente Decisión.

El Capítulo III también cubre los Contratos de Transporte Multimodal, la Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal, la Responsabilidad del Expedidor, y los Avisos, reclamaciones, acciones y prescripción.

OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL:

Capítulo IV, Artículo 29: Para ejercer la actividad de Operador de transporte Multimodal en cualquiera de los Países Miembros, será necesario estar inscrito en el registro respectivo a cargo del organismo nacional competente del País Miembro.

ASPECTOS INSTITUCIONALES CONSEJO DE INTEGRACIÓN FÍSICA:

Capítulo VI, Artículo 36: El Consejo de Integración Física, creado mediante la Decisión 71 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, será el encargado de velar por el cumplimiento y la aplicación de la presente Decisión.

El Consejo contará con una Secretaría Técnica Permanente que será ejercida por la Junta del Acuerdo de Cartagena y estará apoyado por una Secretaría Pro-Témpore a cargo del País miembro que ejerza la Presidencia, conforme a lo establecido en el reglamento respectivo.

ORGANISMOS NACIONALES COMPETENTES:

Artículo 37: Los organismos nacionales competentes designados por los Países Miembros serán los responsables de la aplicación integral de la presente Decisión en sus respectivos territorios.

Artículo 38: Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior y de las demás atribuciones que se le confieren en virtud de la presente Decisión, los organismos nacionales competentes de los Países Miembros tendrán a su cargo la coordinación de todos los aspectos correspondientes al transporte multimodal con las usuarios, operadores, autoridades y organismos nacionales e internacionales.

RESOLUCION 16 (II)

TRANSPORTE MULTIMODAL

La Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur

CONSIDERANDO:

La creciente expansión del transporte multimodal en la cadena internacional de distribución de las mercancías;

La necesidad de adoptar una normativa común que defina los principios básicos y el marco jurídico que facilite el desarrollo de esta forma de organización del transporte en la región; y,

Los avances registrados sobre la materia en el ámbito del Acuerdo de Cartagena y del MERCOSUR y el Proyecto presentado por el Grupo de Trabajo creado por la Resolución 10 (I) de la Conferencia,

RESUELVE:

1. Encomendar a la Presidencia que convoque a una reunión extraordinaria de la Conferencia, con el objeto de estudiar una normativa común sobre transporte multimodal para la región, que sea compatible con las decisiones y acuerdos adoptados en los esquemas subregionales de integración, tomando como base el informe presentado por la Corresponsalía de Chile y las propuestas que sean elevadas por las demás Corresponsalías.
2. Encomendar a la Corresponsalía de Chile, que convoque, en consulta con los países miembros, una reunión del Grupo de Trabajo creado por la Resolución 10 (I) de la Conferencia, con el objeto de preparar los trabajos de la reunión extraordinaria.
3. Solicitar a la CEPAL, la JUNAC, la Secretaría del MERCOSUR y la UNCTAD que, en coordinación con la Secretaría Permanente, presten su apoyo para la realización de los trabajos que se refiere la presente Resolución.

Caraballeda, 1° de julio de 1994

ACORDO SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL ENTRE OS ESTADOS PARTES DO MERCOSUL

(Ouro Preto, 16/12/1994)

MERCOSUL/CMC/DEC 15/94

Os Governos da República Argentina, da República Federativa do Brasil, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, doravante denominados "Estados Partes",

Considerando o Tratado de Assunção de 26 de março de 1991;

Conscientes da necessidade de adotar uma normativa comum sobre Transportes Multimodal, levando em conta os princípios essenciais do Tratado de Assunção;

Convencidos de que essa normativa tenderá a um aproveitamento mais eficaz da infraestrutura de transporte dos Estados Partes, contribuindo para a redução dos custos operacionais de transporte na região,

Acordam:

CAPÍTULO I

Definições

Artigo 1º

Para os efeitos do presente Acordo, entende-se por:

a) Transporte multimodal de mercadorias:

O transporte de mercadorias por dois modos de transporte, pelo menos, em virtude de um Contrato de Transporte Multimodal, desde um lugar situado em um Estado Parte em que um Operador de Transporte Multimodal toma as mercadorias sob sua custódia, até outro lugar designado para sua entrega, situado em um Estado Parte diferente, compreendendo, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização ou desunitização da carga por destino, armazenagem, manipulação e entrega da carga ao destinatário, abarcando os serviços que foram contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação das cargas.

b) Contrato de transporte multimodal:

O acordo de vontades em virtude do qual um Operador de Transporte Multimodal se compromete, contra o pagamento de um frete, a executar ou a fazer executar o transporte multimodal internacional de mercadorias.

c) Documento ou conhecimento de transporte multimodal:

O documento que comprova a celebração de um contrato de Transporte Multimodal e que comprova que o Operador de Transporte Multimodal recebeu as mercadorias sob sua custódia, comprometendo-se a entregá-las conforme as cláusulas desse contrato.

d) Operador de transporte multimodal:

Toda pessoa jurídica, transportador ou não, que por si só ou através de outra que atue em seu interesse, celebre um Contrato de Transporte Multimodal e atue como principal e não como agente ou no interesse do Expedidor, ou de transportadores que participem das operações de Transporte Multimodal, assumindo a responsabilidade pelo seu cumprimento.

e) Transportador:

A pessoa que efetivamente executa o transporte, ou parte dele, seja ou não Operador de Transporte Multimodal.

f) Expedidor:

A pessoa que celebra o Contrato de Transporte Multimodal com o Operador de Transporte Multimodal.

g) Consignatário:

A pessoa legitimamente autorizada para receber a mercadoria do Operador de Transporte Multimodal.

h) Destinatário:

A pessoa a quem se envia as mercadorias.

i) Mercadoria:

Os bens de qualquer classe, incluídos os animais vivos e os contêineres, paletes e outros elementos de transporte ou de embalagem análogos, que não tenham sido fornecidos pelo operador de Transporte Multimodal.

j) Tomar sob custódia:

O ato de se colocar fisicamente as mercadorias em poder do Operador de Transporte Multimodal, com a aceitação do mesmo em transportá-las, conforme as leis e usos do comércio imperantes no Estado Parte do lugar de entrega.

k) Entrega da mercadoria:

O ato de pôr as mercadorias, por parte do Operador de Transporte Multimodal, à disposição efetiva e material do Consignatário, de conformidade com o Contrato de Transporte Multimodal ou com as leis e os usos do comércio imperantes no Estado Parte do lugar de entrega.

l) Organismos nacionais competentes:

São os organismos governamentais designados por cada Estado Parte, encarregados de habilitar, registrar e controlar os Operadores de Transporte Multimodal.

m) Unitização:

Processo de ordenar e acondicionar corretamente a mercadoria em unidades de carga para seu transporte.

n) Direitos Especiais de Saque (DES):

Unidade monetária definida pelo Fundo Monetário Internacional.

o) Consolidação de Mercadorias:

A emissão por Operador de Transporte Multimodal de um conhecimento mestre de transporte internacional ("Master"), englobando diversos lotes de mercadorias, os quais devem estar unitizados e identificados em conhecimentos de transporte ("House").

CAPÍTULO II

Âmbito de Aplicação

Artigo 2º

O presente Acordo se aplica aos Contratos de Transporte Multimodal sempre que:

a) o lugar estipulado no Contrato de Transporte Multimodal e indicado no documento ou conhecimento de transporte multimodal, no qual o Operador de Transporte Multimodal toma as mercadorias sob sua custódia, esteja situado em um Estado Parte do presente Acordo; ou

b) o lugar estipulado no contrato de Transporte Multimodal e indicado no documento ou conhecimento de transporte multimodal, no qual o Operador de Transporte Multimodal faça a entrega das mercadorias que se encontrem sob sua custódia, esteja situado em um Estado Parte do presente Acordo.

CAPÍTULO III

Documento ou Conhecimento de Transporte Multimodal

Artigo 3º

O Operador de Transporte Multimodal, ao tomar as mercadorias sob sua custódia, emitirá, por escrito, um Documento ou Conhecimento de Transporte Multimodal, que será, a critério do expedidor, negociável ou não negociável.

Sua forma e conteúdo serão os que se empregam no transporte multimodal, vigentes e reconhecidos internacionalmente, e deverá ser datado e firmado pelo Operador de Transporte Multimodal ou por pessoa efetivamente autorizada por ele.

Artigo 4º

As disposições contidas no presente Acordo serão aplicáveis sempre que existir no documento ou conhecimento de transporte multimodal, expressa menção ao mesmo, indicando, especificamente, "Acordo de Transporte Multimodal Internacional - MERCOSUL".

No caso em que exista tal menção, as disposições do presente Acordo prevalecerão sobre quaisquer das cláusulas adicionais do contrato de transporte multimodal que lhe sejam contrárias, salvo se aumenta a responsabilidade ou as obrigações do Operador de Transporte Multimodal.

Nenhuma disposição deste Acordo restringe o direito do contratante de escolher entre transporte multimodal ou segmentado.

O Operador de Transporte Multimodal não inscrito ou que não cumpra com os requisitos do presente Acordo, não poderá invocar o "Acordo de Transporte Multimodal Internacional - MERCOSUL", nem recorrer a seus benefícios.

Artigo 5º

Os dados contidos no Documento de Transporte Multimodal estabelecerão, salvo prova em contrário, que o Operador de Transporte Multimodal tomou sob sua custódia as mercadorias tal como descritas no documento.

O Operador de Transporte Multimodal poderá lançar ressalvas no conhecimento ou documento, quando considerar inexata a descrição da carga (marcas, números, quantidades, pesos, etc, das mercadorias) feita pelo expedidor, ou quando esta ou sua embalagem não apresentarem perfeitas condições físicas de acordo com as necessidades peculiares e exigências legais a cada modalidade a ser utilizada no transporte.

Os conhecimentos e/ou documentos emitidos por todas as pessoas físicas e jurídicas que intervenham por disposição do Operador de Transporte Multimodal serão sempre a favor deste.

CAPÍTULO IV

Responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal

Artigo 6º

A responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal cobre o período compreendido entre o momento em que recebe as mercadorias sob sua custódia, até a sua entrega ao destinatário.

Artigo 7º

O Operador de Transporte Multimodal será responsável pelas ações e omissões de seus empregados ou agentes no exercício de suas funções, ou de qualquer outra pessoa cujos serviços tenha contratado para o cumprimento do contrato, como se essas ações ou omissões fossem próprias.

Artigo 8º

O Operador de Transporte Multimodal se obriga a executar ou fazer executar todos os atos necessários para que as mercadorias sejam entregues:

- a) à pessoa que apresente um dos originais do documento ou conhecimento, quando o documento de transporte multimodal tiver sido emitido na forma negociável ao portador;
- b) à pessoa que apresente um dos originais do documento ou conhecimento devidamente endossado, quando o documento de transporte multimodal tiver sido emitido na forma negociável à ordem;
- c) quando o documento ou conhecimento de transporte multimodal tiver sido emitido na forma negociável em nome de uma determinada pessoa, a essa pessoa, com comprovação prévia de sua identidade e contra a apresentação de um dos originais do documento. Se o documento ou conhecimento foi endossado à ordem ou em branco, se aplicará o disposto no item b;
- d) à pessoa designada no documento ou conhecimento como consignatário, com comprovação prévia de sua identidade, quando o documento ou conhecimento de transporte multimodal tiver sido emitido na forma não negociável.

Artigo 9º

O Operador de Transporte Multimodal será responsável pelas perdas e danos às mercadorias, bem como por atrasos em sua entrega, se o motivo que originou tal perda, danos ou atraso se deu quando as mercadorias estavam sob sua custódia, nos termos dos artigos 6º e 7º, sendo presumida a sua culpa e da qual só poderá eximir-se de responsabilidade pelos fatos previstos no artigo 10º.

O Operador de Transporte Multimodal só será responsável pelos prejuízos resultantes do atraso na entrega, se o expedidor tiver feito uma declaração de interesse pela entrega em um prazo determinado e se a mesma tiver sido aceita pelo Operador de Transporte Multimodal.

Artigo 10º

O Operador de Transporte Multimodal não será responsável se provar que a perda, o dano ou o atraso na entrega das mercadorias transportadas, sobrevieram, durante esse transporte, em uma ou mais das seguintes circunstâncias:

- a) ato ou fato imputável ao expedidor, ou ao destinatário, ou ao consignatário da carga, ou a seus agentes, representantes ou procuradores;
- b) vício próprio ou oculto da carga;
- c) força maior ou caso fortuito, devidamente comprovados;
- d) greves, motins ou "lock-out";
- e) Dificuldades impeditivas do transporte e outros atos fora do controle do Operador de Transporte Multimodal devidamente comprovados, não existindo outra forma de cumprir o contrato.

O Operador de Transporte Multimodal e todas as pessoas físicas ou jurídicas que intervenham por disposição do mesmo para a movimentação das cargas serão responsáveis pelo aumento das perdas, danos ou avarias e atrasos na entrega das mercadorias a que devem causa, ainda que não admitam a referida responsabilidade.

Artigo 11

O atraso na entrega ocorre quando as mercadorias não forem entregues dentro do prazo expressamente acordado entre as partes ou, na ausência de tal acordo, dentro de um prazo que possa razoavelmente ser exigido ao Operador de Transporte Multimodal, tomando em consideração as circunstâncias do caso.

Se as mercadorias não forem entregues dentro de 90 dias corridos depois da data de entrega estabelecida de conformidade com o disposto neste artigo, o consignatário ou qualquer outra pessoa com direito de reclamar as mercadorias, poderá considerá-las perdidas.

Limites de Responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal.

Artigo 12

A quantia de indenização por perda ou danos das mercadorias se fixará segundo o valor destas no lugar e no momento de entrega ao consignatário ou no lugar e no momento em que, de conformidade com o contrato de transporte multimodal, deveriam ter sido entregues.

O valor das mercadorias se determinará com observância à quotação que tenham em uma bolsa de mercadorias, ou, em sua falta, com observância do preço que tenham no mercado ou, se não se dispuser dessa quotação nem de seu preço, segundo o valor usual de mercadorias de igual natureza e qualidade.

Artigo 13

A menos que a natureza e o valor das mercadorias tenham sido declarados pelo expedidor antes que o Operador de Transporte Multimodal as tenha tomado sob sua custódia e que tenham sido consignadas no documento de transporte multimodal, o Operador de Transporte Multimodal não será nem poderá ser tido por responsável, em nenhum caso, da perda ou dano das mercadorias, por uma quantia que exceda o limite de responsabilidade que seja estabelecido por cada Estado Parte, conforme a declaração formulada por cada um deles no Anexo I, que passa a fazer parte do presente Acordo.

Não obstante, os Estados Parte acordam que esses limites de responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal poderão ser revistos sempre que julgados conveniente, comunicando-se essa revisão aos demais Estados Parte.

Artigo 14

Se um container, um palete ou um elemento de transporte análogo é carregado com mais de um volume ou unidade, todo volume ou unidade de carga transportada que segundo o documento de transporte multimodal esteja contido nesse elemento de transporte, se considerará como um volume ou uma unidade de carga transportada.

Ao omitir-se a menção assinalada no referido documento, todas as mercadorias contidas nesse elemento de transporte serão consideradas como uma só unidade de carga transportada.

Artigo 15

Quando a perda ou dano à mercadoria se produziu num trecho determinado do transporte multimodal, para o qual uma Convenção Internacional aplicável ou uma Lei imperativa fixe outro limite de responsabilidade que o especificado neste Acordo, o limite da responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal por essa perda ou dano se determinará com referência ao disposto nessa Convenção ou nessa lei imperativa.

Artigo 16

Se o Operador de Transporte Multimodal for responsável pelos prejuízos resultantes do atraso na entrega ou de qualquer perda ou dano indireto, distinto da perda ou dano das mercadorias, sua responsabilidade estará limitada a um valor que não excederá o equivalente ao frete que deva pagar-se pelo transporte multimodal, em virtude do respectivo contrato.

Artigo 17

A responsabilidade acumulada do Operador de Transporte Multimodal não excederá os limites de responsabilidade pela perda total das mercadorias.

Artigo 18

O Operador de Transporte Multimodal não poderá valer-se de limitação de responsabilidade se for provado que a perda, o dano ou o atraso na entrega provieram de uma ação ou omissão a ele imputada, com dolo ou culpa grave.

Artigo 19

Quando a perda total ou parcial, a avaria ou o atraso na entrega das mercadorias tenha ocorrido em um segmento do transporte claramente identificado, quem opera no referido segmento será solidariamente responsável com o Operador de Transporte Multimodal, sem prejuízo do direito de regressão deste último pelo valor pago em razão da responsabilidade solidária.

CAPÍTULO V

Responsabilidade do Expedidor

Artigo 20

Considera-se que o expedidor garante ao Operador de Transporte Multimodal a exatidão, no momento em que ele toma as mercadorias sob sua custódia, de todos os dados relativos à natureza geral das mercadorias, suas marcas, número, peso, volume e quantidade e, se procedente, o seu caráter perigoso, proporcionado por ele próprio ou por meio de outra pessoa que atue em seu nome, para sua inclusão no Documento ou conhecimento de Transporte Multimodal.

O expedidor indenizará ao Operador de Transporte Multimodal os prejuízos resultantes da inexatidão ou insuficiência dos dados antes mencionados.

O expedidor continuará sendo responsável ainda que tenha transferido o documento ou conhecimento de transporte multimodal.

O direito do Operador de Transporte Multimodal a tal indenização não limitará, de modo algum, sua responsabilidade, em virtude do contrato de transporte multimodal, com relação a qualquer pessoa distinta do expedidor.

CAPÍTULO VI

Dos Avisos; Reclamações, Ações e Prescrições

Artigo 21

A menos que o consignatário ou destinatário avise, por escrito, ao Operador de Transporte Multimodal, a perda ou dano, especificando a natureza dos mesmos no momento em que as mercadorias lhe forem entregues, ficará estabelecido, salvo prova em contrário, que o Operador de Transporte Multimodal entregou as mercadorias tal como descritas no Documento de Transporte Multimodal.

Quando a perda ou dano não forem aparentes, será igualmente aplicável o contido no parágrafo anterior, caso não seja apresentado, por escrito, o aviso antes de seis dias após a colocação das mercadorias em poder do consignatário ou destinatário.

Para efeito deste Artigo, se considerará o aviso dado a uma pessoa que atue por conta do Operador de Transporte Multimodal, incluindo-se qualquer pessoa a cujos serviços este recorra no local de entrega das mercadorias transportadas, como sido entregue ao Operador de Transporte Multimodal.

No caso de dano ou extravio, será lavrado termo de avaria, assegurando-se às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação vigente e com observância, ainda, das estipulações do contrato de seguro, quando houver.

Artigo 22

Salvo acordo expreso em contrário, prescreve em doze meses qualquer ação ou reclamação sobre responsabilidade por Transporte Multimodal, contando este prazo desde o dia da entrega da carga no destino, ou se isso não ocorrer, desde o nonagésimo dia contado a partir dos prazos constantes do Artigo 11.

CAPÍTULO VII

Solução de Controvérsias

Artigo 23

As controvérsias que surgirem entre os Estados Parte em decorrência da aplicação, interpretação ou descumprimento das disposições contidas no presente Acordo serão resolvidas mediante negociações técnicas diretas.

Artigo 24

Se, mediante tais negociações, não se alcançar um Acordo ou se a controvérsia só for solucionada parcialmente, aplicar-se-ão os procedimentos previstos no sistema de Solução de Controvérsias vigente entre os Estados Parte do Tratado de Assunção.

CAPÍTULO VIII

Dos Operadores de Transporte Multimodal

Artigo 25

Para exercer a atividade de Operador de Transporte Multimodal, em qualquer dos Estados Parte, será necessário estar inscrito no Registro respectivo, a cargo do Organismo Nacional Competente de cada Estado Parte.

Artigo 26

O Certificado de Registro outorgado pelo Organismo Nacional Competente de qualquer dos Estados Parte, autorizará o Operador de Transporte Multimodal para operar nos demais Estados Parte.

Cada Organismo Nacional Competente informará, por escrito, a seus similares dos demais Estados Parte, quais os Operadores de Transporte Multimodal nele registrados, bem como as modificações introduzidas no registro respectivo, encaminhando os documentos do caso.

A inscrição manterá sua vigência nos termos do artigo 29, sempre que não intervier uma comunicação oficial, por escrito, do Organismo Nacional Competente ao Operador de Transporte Multimodal e aos demais organismos similares, sobre a modificação suspensão ou cancelamento do referido registro.

Artigo 27

Para poder inscreve-se no Registro de Operadores de Transporte Multimodal, o interessado deverá apresentar um pedido ao Organismo Nacional Competente respectivo e assegurar o cumprimento dos seguintes requisitos:

- a) possuir a capacidade legalmente exigida nas normas gerais do Estado Parte a qual solicita a inscrição;
- b) contar com representação legal suficiente e sede estabelecida no Estado Parte ao qual solicita sua inscrição, assim como nos demais Estados Parte nos quais pretenda operar;
- c) ter e manter um patrimônio mínimo em bens ou equipamentos equivalente a 80.000 DES, ou aval bancário ou seguro de caução para a mesma importância apresentado em garantia, em favor do Organismo Nacional Competente.

Artigo 28

O Organismo Nacional Competente concederá o correspondente Certificado de Registro ou o negará mediante Resolução expedida dentro de um prazo não superior a 60 dias, contados a partir da data em que foram cumpridos os requisitos estabelecidos no Artigo 27.

Artigo 29

A vigência da inscrição será por 10 anos, prorrogáveis por períodos iguais.

Artigo 30

Para poder operar, os Operadores de Transporte Multimodal deverão ter uma apólice de seguros que cubra a sua responsabilidade civil em relação às mercadorias sob sua custódia, sem prejuízo dos seguros estabelecidos na legislação de cada Estado Parte.

CAPÍTULO IX

Disposições Complementares

Artigo 31

O Transporte Multimodal de mercadorias perigosas reger-se-á pelo disposto no "Acordo sobre Transporte de Produtos Perigosos no âmbito do MERCOSUL" e também pelo disposto nos Regulamentos Internacionais da ICAO e da IMO, relativos aos transportes aéreos e marítimos, respectivamente.

A classificação de mercadorias perigosas será baseada nas recomendações da ONU a esse respeito.

Artigo 32

Toda cláusula contida no Documento ou Conhecimento de Transporte Multimodal será nula ou não produzirá, de pleno direito, efeito algum, se se opor, direta ou indiretamente, às disposições do presente Acordo e, em especial, se resultarem em prejuízo do expedidor, do consignatário ou do destinatário. O que precede não afetar, entretanto, a validade das demais estipulações.

Não obstante o disposto no parágrafo anterior, o Operador de Transporte Multimodal poderá, com consentimento do expedidor, aumentar a responsabilidade e as obrigações de sua incumbência dispostas no presente Acordo.

ANEXO I

LIMITE DE RESPONSABILIDADE DO OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

O limite de responsabilidade para o operador de transporte multimodal, conforme disposto no Artigo 13 do presente Acordo será:

I. Para a Argentina - a menos que a natureza ou o valor das mercadorias tenham sido declarados pelo expedidor antes que o Operador de Transporte Multimodal os tenha tomado sob sua custódia e consignadas no documento de transporte multimodal, a responsabilidade do Operador de Transporte Multimodal não poderá exceder, em caso de perda total ou parcial, avaria ou

atraso na entrega da mercadoria por um valor superior a de 400 pesos argentinos ou por quilo do volume ou peça afetada, ou de 10 pesos argentinos ou por quilo do volume ou peças afetadas, se esta quantia for maior.

II. Para o Brasil - o equivalente a 666,67 DES por volume ou unidade de carga, ou por 2 DES por quilograma de peso bruto das mercadorias perdidas ou danificadas, se essa quantia for maior.

III. Para o Paraguai - o equivalente a 666,67 DES por volume ou unidade de carga, ou por 2 DES por quilograma de peso bruto das mercadorias perdidas ou danificadas, se essa quantia for maior.

IV. Para o Uruguai - o equivalente a 666,67 DES por volume ou unidade de carga, ou por 2 DES por quilograma de peso bruto das mercadorias perdidas ou danificadas, se essa quantia for maior.

ANEXO II

JURISDIÇÃO E ARBITRAGEM

(Válido até a entrada em vigor do Protocolo sobre Jurisdição em Matéria de Transporte)

Artigo I

Por escolha do demandante ou de quem atue em seu nome, serão competentes para conhecer as ações relacionadas com o contrato de transporte multimodal de mercadorias, realizado com base no presente Acordo, os Tribunais que correspondam à sede do estabelecimento principal do demandado ou do agente ou representante que interviu na operação de transporte multimodal ou ao lugar de entrega ou onde deveriam ter sido entregues as mercadorias.

Artigo II

As partes poderão pactuar, por escrito, logo após a ocorrência do fato, que toda controvérsia relativa ao contrato de transporte multimodal seja submetida a arbitragem, em consonância com as regras que as partes estabelecerem.

O procedimento arbitral assim instituído deverá aplicar as disposições do presente Acordo.

As ações legais serão interpostas ante o tribunal arbitral competente, conforme disposto no artigo anterior, o qual estará obrigado a aplicar as disposições do presente Acordo.

Decisión 393: Modificación de la Decisión 331 “Transporte Multimodal”

FECHA: 9 de julio de 1996

MIEMBROS: Comunidad Andina (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela)

RESUMEN DE DISPOSICIONES

TÍTULO:

Artículo 1: Incorporar al título de la Decisión 331, a continuación de la expresión Transporte Multimodal, la palabra “Internacional”.

DEFINICIONES:

Artículo 2: Sustituir en el artículo 1 de la Decisión 331 las definiciones “Organismo Nacional Competente” y “Operador de Transporte Multimodal”, por nuevos textos:

Organismo Nacional Competente: El designado por cada País miembro.

Artículo 3: Suprimir el último párrafo del artículo 2 de la Decisión 331 y su texto incorporarlo como uno nuevo a continuación del artículo 35, dentro del Capítulo V “Disposiciones Varias”.

Artículo 4: Incorporar a continuación del artículo 2 de la Decisión 331 uno nuevo con el siguiente texto:

“Artículo...-Cuando en la presente Decisión y en los reglamentos que se adopten para su aplicación se utilicen las expresiones Transporte Multimodal, Operador de Transporte Multimodal, Contrato de Transporte Multimodal o Documento de Transporte Multimodal, se deberá entender que es “Internacional”.

Los **Artículos 5, 6, 7** (sobre la responsabilidad del operador de transporte multimodal): sustituir los artículos 9, 11 y 16 de la Decisión 331 por textos nuevos.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS:

Artículo 8: Sustituir el artículo 27 de la Decisión 331, por el siguiente texto:

“Artículo 27: Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 16, las disposiciones contenidas en convenios internacionales aplicables al Contrato de Transporte Multimodal Internacional de los cuales sean partes todos los Países Miembros involucrados en dicha operación de Transporte Multimodal, prevalecerán sobre lo dispuesto en la presente Decisión, salvo pacto en contrario.”

OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL:

Artículo 9: Incorporar dentro del Capítulo IV “De los Operadores de Transporte Multimodal” y antes del artículo 29 de la Decisión 331, uno nuevo con el siguiente texto:

“Artículo...- Créase en cada uno de los Países Miembros un Registro de Operadores de Transporte Multimodal, en el que se inscribirán las personas naturales y jurídicas que hayan sido autorizadas para prestar este servicio.

El Registro de Operadores de Transporte Multimodal estará a cargo del organismo nacional competente de cada País Miembro, el que adoptará las acciones necesarias para su organización y funcionamiento de conformidad con el Reglamento que al efecto deberá expedir la Junta.”

Artículos 10, 11 y 12: Sustituir los artículos 30, 31 y 32 de la Decisión 331 por nuevos textos.

Artículo 13: Incorporar a continuación del artículo 32 de la Decisión 331 dos nuevos con el siguiente texto:

“Artículo...- El Certificado de Registro tendrá una vigencia de cinco años, prorrogable automáticamente por períodos sucesivos de cinco años.

Artículo...- El organismo nacional competente, de oficio o a petición de parte y mediante Resolución, suspenderá o cancelará el Certificado de Registro, quedando el Operador de Transporte Multimodal inhabilitado para prestar el servicio, por el tiempo que dure la suspensión o definitivamente, según corresponda.”

DISPOSICIONES VARIAS:

Artículo 14: Incorporar a continuación del artículo 35 de la Decisión 331, y dentro del Capítulo V “Disposiciones Varias”, un nuevo artículo con el siguiente texto:

“Artículo...- Los Operadores de Transporte Multimodal constituidos y establecidos fuera de la Subregión Andina, podrán también prestar servicio de transporte multimodal en los países del Acuerdo de Cartagena, para lo cual deberán solicitar su registro en cada uno de los Países Miembros en los que deseen operar”.

INFRACCIONES Y SANCIONES:

Artículo 15: Incorporar después de Capítulo VI “Aspectos Institucionales”, uno nuevo según el siguiente texto:

“Capítulo VII: Infracciones y Sanciones:

Artículo...- Sin perjuicio de las sanciones previstas en las respectivas legislaciones nacionales de los Países Miembros, las infracciones en la prestación del servicio de Transporte Multimodal, cometidas por los Operadores de Transporte Multimodal podrán, de acuerdo a su gravedad, dar lugar a:

- g. Suspensión del Certificado de Registro, por un mínimo de treinta días y un máximo de noventa días calendario; y,
- h. Cancelación de la inscripción en el Registro y del Certificado de Registro.”

RESOLUCION 23 (III)

TRANSPORTE MULTIMODAL

La Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur,

CONSIDERANDO:

El proceso de integración física que llevan adelante los países de la región, materializado en el desarrollo, ampliación, perfeccionamiento y mantenimiento de interconexiones bioceánicas, así como de vinculaciones fronterizas e intrazonales que propician el desarrollo del transporte multimodal;

Que el transporte multimodal es una herramienta eficaz para optimizar los costos asociados a la cadena de distribución física internacional de mercancías y por lo tanto, constituye un elemento catalizador del comercio exterior entre los países de la región y con terceros países; y

La necesidad de contar con un cuerpo jurídico regional en materia de transporte multimodal que articule y armonice las legislaciones subregionales vigentes, a fin de que puedan realizarse operaciones multimodales entre países de distintos esquemas subregionales y desde éstos hacia terceros países.

RESUELVE:

1. Aprobar el Acuerdo Regional sobre Transporte Multimodal que se anexa a la presente Resolución.
2. Asumir el compromiso de realizar las gestiones pertinentes ante sus respectivos gobiernos para que dicho Acuerdo sea suscrito al amparo del Tratado de Montevideo 1980.
3. Encomendar a la Corresponsalía de Chile continuar las tareas del Grupo de Trabajo, a fin de analizar la factibilidad de elaborar y eventualmente implementar un reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal de la Región.

Montevideo, 8 de noviembre de 1996

ANEXO

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE AMERICA DEL SUR

Capítulo Primero

DEFINICIONES Y AMBITO DE APLICACION

DEFINICIONES

Artículo 1.- A los efectos del presente Acuerdo se entiende por:

Transporte Multimodal Internacional, en adelante transporte multimodal, es 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 un operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente.

Contrato de Transporte Multimodal, el acuerdo de voluntades en virtud del cual un operador de transporte multimodal se obliga, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías.

Operador de Transporte Multimodal, toda persona que, por sí o por medio de otra que actúa en su nombre, celebre un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de Transporte Multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

Porteador o Transportador, la persona que efectivamente ejecuta o hace ejecutar el transporte, o parte de este, sea o no el operador de transporte multimodal.

Expedidor, la persona que celebra un contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal.

Consignatario, la persona autorizada para recibir las mercancías del operador de transporte multimodal.

Destinatario, la persona a quien se le envían las mercancías.

Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal, el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas del contrato. Puede ser sustituido, por medio de mensajes de intercambio electrónico de datos y será

a) negociable, o

b) no negociable con expresión del nombre del consignatario.

Tomar bajo custodia, el hecho de recibir efectiva y materialmente las mercancías por parte del operador de transporte multimodal, y que éste las acepte para su transporte.

Entrega, el hecho de poner las mercancías de manera efectiva y material:

a) en poder del consignatario; o

b) a disposición del consignatario, de conformidad con el contrato de transporte multimodal o con las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el lugar de entrega; ó

c) en poder de aquellas autoridades u otras personas a las cuales deben ser entregadas según las leyes o reglamentos aplicables en el lugar de entrega.

Derechos Especiales de Giro (DEG), la unidad de cuenta tal como ha sido definida por el Fondo Monetario Internacional.

Mercancías, los bienes de cualquier clase, incluidos los animales vivos y los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos que no hayan sido suministrados por el operador de transporte multimodal, independientemente de que tales bienes hayan de ser transportados sobre o bajo cubierta.

Por escrito, la expresión que comprende el telegrama, el télex, el fax y cualquier otro medio que estampe, registre, repita y transmita lo expresado mediante instrumentos o aparatos mecánicos, electrónicos o de cualquier otra naturaleza, diseñados para tal efecto.

Organismo Nacional Competente, el organismo designado por cada país signatario, encargado de registrar y habilitar a los operadores de transporte multimodal, emitir y cancelar los certificados de registro correspondientes.

Certificado de Registro, el documento otorgado por el organismo nacional competente, que acredita la inscripción del operador de transporte multimodal en el registro de operadores de transporte multimodal.

Ley Imperativa, toda ley o convenio Internacional que forme parte del derecho nacional relativos al transporte de mercancías, de cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulaciones contractuales en perjuicio del expedidor o consignatario.

AMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 2.- El presente Acuerdo se aplicará a todos los contratos de transporte multimodal internacional, siempre que:

- a) el lugar estipulado en el contrato de transporte multimodal, en el cual el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, esté situado en un país signatario; o,
- b) el lugar estipulado en el contrato de transporte multimodal, en el cual el operador de transporte multimodal entrega las mercancías, esté situado en un país signatario.

Asimismo, las disposiciones del presente Acuerdo se aplicarán a todos los contratos de transporte unimodal internacional que se celebren con expresa remisión a este Acuerdo.

Artículo 3.- Las disposiciones del presente Acuerdo sólo surtirán efecto si no son contrarias a las disposiciones imperativas de los convenios internacionales aplicables al contrato de transporte multimodal o al contrato de transporte unimodal.

Capítulo Segundo

CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 4.- El operador de transporte multimodal, al tomar las mercancías bajo su custodia, emitirá un documento de transporte multimodal el que, a elección del expedidor, será negociable o no negociable.

Su forma y contenido se regirán por los usos y costumbres internacionales. El documento deberá ser fechado y firmado por el operador del transporte multimodal o por la persona autorizada al efecto por él.

Artículo 5.- Los datos contenidos en el documento de transporte multimodal establecen la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías en la forma descrita, a menos que se haya incluido en dicho documento o se haya añadido de otra manera a éste una indicación en contrario, tales como "peso, naturaleza y número declarados por el expedidor"; "contenedor llenado por el expedidor" u otras expresiones análogas.

No se admitirá prueba en contrario si el documento de transporte multimodal ha sido transferido o si el respectivo mensaje, mediante intercambio electrónico de datos, ha sido transmitido al consignatario, que ha acusado recibo y ha procedido de buena fe basándose en él.

OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 6.- La responsabilidad del operador de transporte multimodal abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento de su entrega.

Artículo 7.- El operador de transporte multimodal será responsable de las acciones y omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyo servicio recurra para el cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fueran propias.

Artículo 8.- El operador de transporte multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas:

- a) cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma negociable "al portador", a la persona que presente uno de los originales del documento;
- b) cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma negociable "a la orden", a la persona que presente uno de los originales del documento debidamente endosado;
- c) cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma negociable a nombre de una persona determinada; a esta persona, previa acreditación de su identidad y contra presentación de uno de los originales del documento. Si tal documento ha sido endosado "a la orden" o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el literal b);
- d) cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma no negociable, a la persona designada en el documento como consignatario, previa prueba de su identidad; y,
- e) cuando no se haya emitido ningún documento de transporte multimodal, a la persona designada en las instrucciones que, de acuerdo a lo estipulado en el contrato de transporte multimodal a tal efecto, se hayan recibido del expedidor o de la persona que haya adquirido los derechos del expedidor o del consignatario.

FUNDAMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD

Artículo 9.- El operador de transporte multimodal será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos establecidos en el artículo 6, a menos que pruebe que sus empleados, agentes o contratados adoptaron las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias y que no hubo culpa o dolo de su parte que haya ocasionado la ocurrencia de tal pérdida, daño o perjuicio resultante del retraso en la entrega.

El operador de transporte multimodal será responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, sólo cuando el expedidor haya hecho una declaración de interés en la entrega en un plazo determinado y que éste haya sido aceptado por el operador de transporte multimodal.

EXONERACIONES DE RESPONSABILIDAD

Artículo 10.- No obstante lo dispuesto en el artículo 9, el operador de transporte multimodal no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías, si prueba que

el hecho que ha causado tales pérdidas, daño o retraso ha sobrevenido cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos establecidos en el artículo 6, en una o más de las circunstancias siguientes:

- acto u omisión del expedidor, consignatario o propietario de las mercancías, o de su representante o agente;
- insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías;
- manipuleo, carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el expedidor, el consignatario o el propietario de las mercancías o por su representante o agente;
- vicio propio u oculto de las mercancías;
- huelga, lock out, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del operador de transporte multimodal debidamente comprobados.

LIMITES DE RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 11.- La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará según el valor de ellas en el lugar y momento de entrega al consignatario o en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, debieron ser entregadas.

El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización que tengan en una bolsa de mercancías o, en su defecto con arreglo al precio que tengan en el mercado o, si no se dispusiese de esa cotización ni de ese precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.

Artículo 12.- Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el expedidor antes de que el operador de transporte multimodal las haya tomado bajo su custodia y que hayan sido consignados en el documento de transporte multimodal, el operador de transporte multimodal no será ni podrá ser tenido por responsable en ningún caso de la pérdida o el daño de las mercancías por una suma que exceda del equivalente a 666.67 DEG por bulto o por unidad o a 2 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

Artículo 13.- Si un contenedor, una paleta o un elemento análogo de transporte es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el documento de transporte multimodal esté contenido en ese elemento de transporte, se considerará como un bulto o unidad transportada. Si se omite la mención señalada en el referido documento, todas las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una sola unidad de carga transportada.

Artículo 14.- No obstante lo dispuesto en el artículo 12, cuando la pérdida o el daño de las mercancías no se hayan producido en una fase determinada del transporte multimodal internacional y éste no incluya, conforme al contrato el porte de mercancías, tramo por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del operador de transporte multimodal estará limitada a una suma que no exceda de 8.33 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

Artículo 15.- Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se haya producido en una fase determinada del transporte multimodal respecto de la cual un convenio internacional aplicable o la ley nacional imperativa hubiera establecido otro límite de responsabilidad de haberse concertado un contrato de transporte distinto para esa fase determinada del transporte, el límite de la responsabilidad del operador de transporte multimodal por tal pérdida o daño se determinará al tenor de lo dispuesto en ese convenio o ley nacional imperativa.

Artículo 16.- La responsabilidad del operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, o de cualquier pérdida o daño indirectos que no sean la pérdida o daño de las mercancías, estará limitada a una suma que no exceda al equivalente al flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal.

Artículo 17.- La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal no excederá del límite de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.

Artículo 18.- El operador de transporte multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión realizada por el operador de transporte multimodal, con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o en forma imprudente, dolosa o a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR

Artículo 19.- Se considerará que el expedidor garantiza al operador de transporte multimodal, la exactitud, en el momento en que él toma las mercancías bajo su custodia, de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso, que haya proporcionado por sí o por medio de otro que actúe en su nombre para su inclusión en el documento o conocimiento de transporte multimodal.

Artículo 20.- El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el artículo anterior.

Artículo 21.- En relación a los artículos 19 y 20, el expedidor seguirá siendo responsable, aún cuando haya transferido el documento de transporte multimodal.

Artículo 22.- El derecho del operador de transporte multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.

RETRASO EN LA ENTREGA Y PERDIDA DEFINITIVA

Artículo 23.- Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un operador de transporte multimodal diligente.

Artículo 24.- Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los noventa días calendario siguientes a la fecha de entrega, determinada de conformidad con el artículo anterior, el consignatario o cualquier otra persona con derecho a reclamar las mercancías podrá, a falta de prueba en contrario, considerarlas perdidas.

AVISO DE PERDIDAS O DAÑO DE LAS MERCANCIAS

Artículo 25.- A menos que el consignatario dé aviso por escrito al operador de transporte multimodal de la pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, en el momento en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte multimodal.

Artículo 26.- Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes se aplicará igualmente la presunción establecida en el artículo anterior, si no se da aviso por escrito dentro de los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

A los efectos de este artículo se considerará que el aviso dado a una persona que actúe por cuenta del operador de transporte multimodal, incluida cualquier persona a cuyos servicios éste recurra en el lugar de entrega de las mercancías transportadas, ha sido dado al operador de transporte multimodal.

RECLAMACIONES DERIVADAS POR LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL

Artículo 27.- El presente Acuerdo se aplica a todas las reclamaciones que se dirijan contra el operador de transporte multimodal, derivadas del cumplimiento del contrato de transporte multimodal, independientemente de que la reclamación se funde en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual.

Asimismo, el presente Acuerdo se aplicará a todas las reclamaciones que se dirijan en relación con el cumplimiento del contrato de transporte multimodal contra cualquier empleado o agente del operador de transporte multimodal o contra cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, independientemente de que tales reclamaciones se funden en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual, y la responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal y de esos empleados, agentes u otras personas, no excederá de los límites establecidos en los artículos 12, 14, 15, 16, 17 y 18.

JURISDICCION Y COMPETENCIA

Artículo 28.- A elección del demandante o de quien actúe en su nombre, serán competentes para conocer las acciones relacionadas con el contrato de transporte multimodal de mercancías realizado en base al presente Acuerdo, los jueces y tribunales que correspondan:

- a) al domicilio principal del operador de transporte multimodal;
- b) al lugar de celebración del contrato de transporte multimodal;
- c) al lugar donde se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal; o
- d) al lugar de entrega de las mercancías.

Será nula y sin efecto toda estipulación contenida en el documento o en el contrato de transporte multimodal que limite la facultad de elección del demandante.

Artículo 29.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 28, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa a los contratos de transporte multimodal sea sometida a arbitraje, en cuyo caso la designación del árbitro se hará después de presentada la reclamación.

Las acciones legales se interpondrán ante el árbitro o tribunal arbitral que resulte competente de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 28, el que estará obligado a aplicar las disposiciones del presente Acuerdo.

PRESCRIPCIÓN

Artículo 30.- Salvo acuerdo expreso en contrario, el operador de transporte multimodal, quedará exonerado de toda responsabilidad en virtud de lo dispuesto en el presente Acuerdo, si no se entabla acción judicial o arbitral dentro de un plazo de nueve meses contados desde:

- a) la entrega de las mercancías;
- b) la fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas; o,
- c) la fecha en que, de conformidad con el artículo 24, la falta de entrega de las mercancías hubiera dado al consignatario el derecho a considerarlas perdidas.

Capítulo Tercero

OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL AUTORIZACION Y REGISTRO DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 31.- Para ejercer la actividad de operador de transporte multimodal en cualquiera de los países signatarios, será necesario estar inscrito en el registro respectivo a cargo del organismo nacional competente del país signatario, previo cumplimiento de las disposiciones legales internas.

Artículo 32.- El certificado de registro otorgado por el organismo nacional competente de cualquiera de los países signatarios autorizará al operador de transporte multimodal para operar en los demás países signatarios, cuyos organismos nacionales competentes convalidarán formalmente esa autorización.

Artículo 33.- Los operadores de transporte multimodal constituidos y establecidos en un tercer país, deberán inscribirse o registrarse en el registro de operadores de transporte multimodal de cada uno de los países signatarios en los que deseen operar.

Artículo 34.- El registro mantendrá su vigencia siempre que no medie comunicación oficial y por escrito del organismo nacional competente que lo otorgó, al operador de transporte multimodal, sobre la suspensión o cancelación del certificado de registro, por dejar de cumplir los requisitos que lo habilitan para operar establecidos en el presente Acuerdo o en la legislación nacional correspondiente.

Artículo 35.- El organismo nacional competente de cada país comunicará oportunamente a los restantes países signatarios del presente Acuerdo, el otorgamiento de los certificados de registro, así como de las modificaciones que en ellos se introduzcan, sus suspensiones y cancelaciones.

Artículo 36.- Cuando uno de los organismos nacionales competentes adopte medidas que afecten las disposiciones del presente Acuerdo en sus respectivas jurisdicciones, deberá ponerlas en conocimiento de los otros organismos nacionales competentes.

Cada país signatario resolverá de acuerdo a su legislación nacional los actos u omisiones en que incurra el operador de transporte multimodal en el ejercicio de su actividad conforme a las disposiciones del presente Acuerdo.

REQUISITOS PARA LA OBTENCION Y EMISION DEL CERTIFICADO DE REGISTRO

Artículo 37.- Para poder inscribirse en el registro de operadores de transporte multimodal, el interesado deberá presentar una solicitud ante el organismo nacional competente respectivo, y acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) poseer la capacidad legalmente requerida por las normas generales del país ante quien se solicita la inscripción;
- b) contar con representación legal suficiente y domicilio establecido en el país signatario ante el cual solicite su inscripción, así como en los demás países signatarios en los cuales pretenda operar;
- c) acreditar y mantener un patrimonio mínimo realizable y libre de gravámenes equivalente a 80.000 DEG u otorgar una garantía real, financiera o personal por un monto equivalente y a satisfacción del organismo nacional competente; y,
- d) para poder operar, los operadores de transporte multimodal deberán contar con una póliza de seguros contratada con una compañía instalada en uno de los países signatarios que cubra su responsabilidad civil contractual y extracontractual en relación a las mercancías bajo su custodia, sin perjuicio de los seguros establecidos en la legislación de cada país.

Artículo 38.- El organismo nacional competente otorgará el correspondiente certificado de registro o lo denegará mediante resolución fundada dentro de un plazo no mayor de 60 días calendario, contados a partir de la fecha en que se acreditó el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 37.

Capítulo Cuarto

APLICACION Y SEGUIMIENTO

Artículo 39.- Los países signatarios designarán, en un plazo máximo de 90 días, a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, los organismos nacionales competentes para la aplicación del mismo en sus respectivas jurisdicciones.

Cualquier modificación en la designación de los organismos nacionales competentes deberá ser comunicada a las demás Partes.

Artículo 40.- Dichos organismos nacionales competentes constituirán una Comisión encargada de la evaluación permanente del presente Acuerdo.

La Comisión tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

- a) velar por el cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo y resolver los problemas que se presenten en su aplicación;
- b) adoptar las medidas que faciliten el cumplimiento de los objetivos y disposiciones del presente Acuerdo;
- c) asegurar la correcta interpretación y aplicación de los compromisos adoptados por los países signatarios en el marco del presente Acuerdo;
- d) aprobar y modificar los documentos armonizados que se requieran para la aplicación del presente Acuerdo, incluyendo las instrucciones y notas explicativas correspondientes;
- e) proponer las modificaciones y ajustes que se consideren necesarios para el perfeccionamiento del presente Acuerdo; y
- f) las demás que le sean encomendadas por los países signatarios.

Artículo 41.- La Comisión se reunirá anualmente para evaluar la aplicación del presente Acuerdo y sus decisiones se adoptarán por consenso.

La Comisión podrá reunirse en forma extraordinaria a solicitud de cualquiera de los países signatarios, cuando se presenten problemas o temas que requieran un tratamiento urgente.

Artículo 42.- La Comisión podrá invitar a representantes de otros organismos de la administración pública, del sector privado, o de organizaciones internacionales, para asesorarla en el cumplimiento de sus funciones y facilitar la aplicación del presente Acuerdo.

Capítulo Quinto

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 43.- El presente Acuerdo no implica bajo ninguna circunstancia, restricción alguna a las facilidades sobre transporte o libre tránsito de mercancías que los países signatarios se hayan otorgado o se otorguen entre sí o con terceros países, mediante acuerdos o tratados bilaterales o multilaterales.

Artículo 44.- Toda estipulación contenida en el documento de transporte multimodal será nula y no producirá efecto alguno si se aparta directa o indirectamente de las disposiciones del presente Acuerdo y, en especial, si se estipulan en perjuicio del expedidor o consignatario. Lo anterior no afectará las demás estipulaciones contenidas en el documento.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el operador de transporte multimodal podrá, con el consentimiento del expedidor, incrementar los límites de responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de las disposiciones del presente Acuerdo, salvo lo dispuesto en el artículo 1 parte final y en el artículo 3.

Artículo 45.- El operador de transporte multimodal no inscrito en el registro de operadores de transporte multimodal no podrá acogerse a los límites de responsabilidad establecidos en el presente Acuerdo.

Sexagesimonoveno Período Ordinario
de Sesiones de la Comisión
17 de enero de 1997
Lima – Perú

DECISION 399

Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, sustitutoria de la Decisión 257

LA COMISION DEL ACUERDO DE CARTAGENA,

Vistos: El Capítulo XI del Acuerdo de Cartagena, la Decisión 257 de la Comisión, y la Propuesta 293 de la Junta.

CONSIDERANDO:

Que el transporte internacional de mercancías por carretera constituye uno de los instrumentos de ayuda eficaz para la consolidación del espacio económico subregional y el logro de los objetivos del Acuerdo de Cartagena;

Que, asimismo, es una herramienta valiosa de integración que brinda un apoyo determinante al intercambio comercial, a la expansión competitiva de la base productiva y a la dinamización del comercio exterior;

Que a partir de la vigencia de la Decisión 257, el transporte internacional por carretera ha alcanzado un desarrollo y especialización, y ha sufrido un proceso de modificación en los patrones de organización y funcionamiento que amerita de una modernización de su marco normativo;

Que el mercado internacional cada día más exigente requiere de normas que aseguren la eficiencia del servicio, determinando en forma clara y precisa las condiciones del contrato y la responsabilidad que debe tener tanto el transportista como el usuario y el destinatario;

DECIDE:

CAPITULO I

DEFINICIONES

Artículo 1.- Para la aplicación de la presente Decisión y de las demás normas comunitarias que regulan el transporte internacional de mercancías por carretera entre países del Acuerdo de Cartagena, se entiende por:

Aduana de Carga, aquella en donde se adoptan determinadas medidas preliminares de carácter aduanero y bajo cuyo control son cargadas las mercancías en los vehículos

habilitados o en las unidades de carga, debidamente registrados, a fin de facilitar el inicio de una operación de transporte o tránsito aduanero internacional, en una aduana de partida.

Aduana de Destino, aquella que interviene en una operación de transporte internacional por carretera para asignar a las mercancías un régimen aduanero en particular, previa solicitud del interesado, o en donde termina una operación de tránsito aduanero internacional.

Aduana de Partida, aquella que en una operación de transporte internacional por carretera interviene en el control y despacho de las mercancías, o en donde comienza una operación de tránsito aduanero internacional. La aduana de partida puede ser, a su vez, la de carga.

Aduana de Cruce de Frontera, aquella ubicada en los cruces de frontera habilitados por los Países Miembros, que no siendo aduana de partida ni de destino, interviene en el control de las mercancías transportadas, de los vehículos habilitados y de las unidades de carga que se encuentran en operación de transporte o de tránsito aduanero internacional.

Ambito de Operación, el territorio de los Países Miembros por los cuales el transportista ha sido autorizado para realizar transporte internacional de mercancías por carretera.

Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC), el documento que prueba que el transportista autorizado ha tomado las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado a transportarlas y entregarlas de conformidad con las condiciones establecidas en ella o en el contrato correspondiente.

Centro Nacional de Atención en Frontera (CENAF) o Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF), la infraestructura ubicada en forma aledaña a los cruces de frontera habilitados, con sus instalaciones y equipos necesarios, donde se concentran las autoridades nacionales que intervienen en el control de las operaciones de transporte, tránsito, aduana, migración, sanidad y otros relacionados con el acceso de personas, vehículos y mercancías cuando ingresen o salgan del territorio de un País Miembro, y en donde se brindan, además, servicios complementarios de facilitación a dichas operaciones y de atención al usuario.

Certificado de Habilitación, el documento que acredita la habilitación de un camión o tracto-camión para prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera.

Certificado de Idoneidad, el documento que acredita que un transportista ha sido autorizado, por el organismo nacional competente de su país de origen, para realizar transporte internacional de mercancías por carretera una vez que haya obtenido el Permiso de Prestación de Servicios correspondiente.

Consignatario, la persona natural o jurídica facultada para recibir las mercancías y que como tal es designada en la Carta de Porte Internacional por Carretera o mediante una orden posterior a su emisión. El consignatario puede ser el destinatario.

Contenedor, el elemento o equipo de transporte (cajón portátil, tanque móvil u otro análogo con sus accesorios, incluidos los equipos de refrigeración, carpas y otros), que tiene las siguientes características:

- Total o parcialmente cerrado y destinado a contener mercancías;
- De material duradero y resistente que permita su uso repetido;
- Diseñado para facilitar el porte de mercancías por uno o varios medios de transporte, sin necesidad de manipulación durante el traslado de las mismas;
- Con dispositivos que faciliten su manejo y permitan su transporte seguro, en particular durante las operaciones de carga, transbordo y descarga;
- Fabricado de manera que resulte fácil su llenado y vaciado;
- De fácil acceso a su interior para las inspecciones de aduana, y sin compartimientos donde puedan ocultarse mercancías;
- Dotado de puertas u otras aberturas provistas de dispositivos de seguridad que garanticen su inviolabilidad durante su transporte o almacenamiento y que permitan la colocación de sellos, precintos, marchamos u otros elementos de seguridad aduanera;
- Identificable mediante marcas o números grabados que no puedan modificarse o alterarse fácilmente y pintados, de forma tal, que permita su fácil reconocimiento;
- De una capacidad interior de, por lo menos, un metro cúbico (1 m³).

Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, en adelante "Contrato de Transporte", el acto o negocio jurídico por medio del cual el transportista autorizado se obliga para con el remitente, y por el pago de un flete, a ejecutar el transporte de mercancías por carretera, desde un lugar en que las toma o recibe hasta otro de destino señalado para su entrega, ubicados en diferentes Países Miembros.

Cruce de Frontera, el paso habilitado por los Países Miembros en su frontera común para la circulación de personas, mercancías y vehículos.

Declarante, la persona que de acuerdo a la legislación de cada País Miembro suscribe una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional y, por tanto, se hace responsable ante la aduana por la información en ella declarada y por la correcta ejecución de la operación de tránsito aduanero internacional.

Destinatario, la persona natural o jurídica a cuyo nombre están manifestadas o se envían las mercancías y que como tal es designada en la Carta de Porte Internacional por Carretera o en el contrato de transporte, o que por una orden posterior a su emisión o por endoso le corresponde.

Equipos, los repuestos, herramientas, piezas de recambio, enseres y accesorios necesarios para el normal funcionamiento de los vehículos habilitados y unidades de carga, en el transporte internacional de mercancías por carretera.

Flota, el conjunto de vehículos habilitados y unidades de carga, debidamente registrados, con que el transportista autorizado cuenta para prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera.

Habilitación, el acto administrativo por medio del cual el organismo nacional competente califica como apto un camión o tracto-camión para efectuar transporte internacional de mercancías por carretera.

Libreta de Tripulante Terrestre, el documento expedido por el organismo nacional de migración del País Miembro de la nacionalidad del tripulante o del que le concedió visa de residente, a nombre de una persona natural y a solicitud de un transportista autorizado, que permite a su titular ingresar, transitar, permanecer y salir del territorio de los Países Miembros como parte de la tripulación de un vehículo habilitado en una operación de transporte internacional de mercancías por carretera.

Manifiesto de Carga Internacional (MCI), el documento de control aduanero que ampara las mercancías que se transportan internacionalmente por carretera, desde el lugar en donde son cargadas a bordo de un vehículo habilitado o unidad de carga hasta el lugar en donde se descargan para su entrega al destinatario.

Operación de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, en adelante "Operación de Transporte", el conjunto de servicios que el transportista autorizado realiza para efectuar el transporte de mercancías, desde el momento en que las recibe hasta que las entrega al destinatario.

Organismo Nacional Competente, el organismo responsable del transporte por carretera en cada uno de los Países Miembros, así como de la aplicación integral de la presente Decisión y sus normas complementarias. Estos son:

Bolivia: Dirección General de Transporte Terrestre

Colombia: Dirección General de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor

Ecuador: Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres

Perú: Dirección General de Circulación Terrestre

Venezuela: Servicio Autónomo de Transporte y Tránsito Terrestre.

En materia de aduana y de migración los Organismos Nacionales son:

Bolivia: - Dirección General de Aduanas

- Dirección General de Migración y Extranjería

Colombia: - Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales

- Subsecretaría de Asuntos Consulares y Migración, para la expedición de la Libreta de Tripulante Terrestre; y, Departamento Administrativo de Seguridad (DAS), para el control migratorio

Ecuador: - Dirección Nacional del Servicio de Aduanas

- Dirección Nacional de Migración

Perú: - Superintendencia Nacional de Aduanas

- Dirección de Migraciones y Naturalización

Venezuela: - Servicio Nacional Integrado de Administración Tributaria (SENIAT) - Gerencia de Aduanas.

- Dirección General Sectorial de Extranjería

País de Origen, el País Miembro donde el transportista se constituye como empresa y tiene su domicilio principal.

Permiso de Prestación de Servicios, el documento otorgado a un transportista que cuenta con Certificado de Idoneidad, que acredita la autorización que le ha concedido a éste el organismo nacional competente de un País Miembro distinto del de su origen, para realizar transporte internacional de mercancías por carretera desde o hacia su territorio o a través de él.

Registro, la inscripción que realizan los organismos nacionales competentes de transporte o la anotación que realizan los organismos nacionales de aduana, de cada uno de los vehículos habilitados y de las unidades de carga a ser utilizados en el transporte internacional, a efecto de ejercer los controles correspondientes.

Remitente, la persona que por sí o por medio de otra que actúa en su nombre entrega las mercancías al transportista autorizado y suscribe la Carta de Porte Internacional por Carretera.

Sistema Andino de Carreteras, los ejes troncales, interregionales y complementarios definidos e identificados como tales mediante Decisión de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.

Tránsito, la circulación que efectúa el vehículo habilitado y la unidad de carga, así como su tripulación, por el territorio de los Países Miembros en la realización del transporte internacional, o como consecuencia de éste.

Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, en adelante "transporte internacional", el porte de mercancías que, amparadas en una Carta de Porte Internacional por Carretera y un Manifiesto de Carga Internacional, realiza el transportista autorizado en vehículos habilitados y en unidades de carga, debidamente registrados, desde un lugar en el cual las toma o recibe bajo su responsabilidad hasta otro designado para su entrega, ubicados en diferentes Países Miembros.

Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías por Carretera, en adelante "Transporte Internacional por Cuenta Propia", el porte de mercancías que al amparo de la presente Decisión es realizado por empresas cuyo giro comercial no es el transporte contra retribución, efectuado en vehículos habilitados de su propiedad y utilizado exclusivamente para el transporte entre Países Miembros de bienes que utiliza en su propio beneficio.

Transportista Autorizado, la persona jurídica cuyo objeto social es el transporte de mercancías por carretera, constituida en uno de los Países Miembros conforme a sus normas de sociedades mercantiles o de cooperativas, que cuenta con Certificado de Idoneidad y uno o más Permisos de Prestación de Servicios.

Tripulación, las personas necesarias empleadas por el transportista autorizado en el transporte internacional, para la conducción y atención del vehículo habilitado y las mercancías transportadas.

Unidad de Carga, el remolque o semirremolque (furgón, plataforma, tolva, tanque fijo) registrado ante los organismos nacionales de transporte y aduana.

Vehículo Habilitado, el camión o tracto-camión al cual el organismo nacional competente le ha otorgado Certificado de Habilitación.

Vehículo Vinculado, el camión o tracto camión y el remolque o semi-remolque de propiedad de un tercero que el transportista autorizado incorpora a su flota, para ser utilizados en el transporte internacional de mercancías por carretera.

CAPITULO II

PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

Artículo 2.- La presente Decisión establece las condiciones para la prestación del servicio de transporte internacional de mercancías por carretera entre los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, con el objeto de liberalizar su oferta.

Artículo 3.- La oferta y la prestación del servicio de transporte internacional se sustentan en los siguientes principios fundamentales: libertad de operación; acceso al mercado; trato nacional; transparencia; no discriminación, igualdad de tratamiento legal; libre competencia; y, nación más favorecida.

Artículo 4.- Los Países Miembros acuerdan homologar las autorizaciones y los documentos de transporte y eliminar toda medida restrictiva que afecte o pueda afectar las operaciones de transporte internacional.

CAPITULO III

DEL AMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 5.- El transporte internacional de mercancías por carretera que se efectúe entre Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, o en tránsito por sus territorios, se regirá por la presente Decisión y sus normas complementarias.

Asimismo, son aplicables estas normas cuando el vehículo habilitado y la unidad de carga sean transportados, durante un tramo determinado y sin que se efectúe la descarga de las mercancías, por otro medio de transporte, ya sea marítimo, fluvial, lacustre o terrestre, cuyo uso sea necesario para continuar con el transporte internacional.

Artículo 6.- Las disposiciones de la presente Decisión, así como sus normas complementarias, son también aplicables cuando la tripulación, con los vehículos habilitados y unidades de carga, contenedores y tanques, se trasladen sin mercancías de un País Miembro a otro para iniciar o continuar una operación de transporte internacional, o retornen a su país de origen, luego de haberla concluido.

Artículo 7.- Para el transporte internacional de mercancías por carretera, se establecen los siguientes tráficos:

- a) Entre dos Países Miembros limítrofes;
- b) Entre dos Países Miembros, con tránsito por uno o más Países Miembros;
- c) Desde un País Miembro hacia un tercer país, con tránsito por uno o más Países Miembros distintos del país donde se inicia el transporte;
- d) Desde un tercer país hacia un País Miembro, con tránsito por uno o más Países Miembros distintos del país donde termina el transporte; y,
- e) En tránsito a través de dos o más Países Miembros desde y hacia terceros países.

En los tráficos señalados en los literales c), d) y e) son aplicables las disposiciones de la presente Decisión y sus normas complementarias, sólo durante el recorrido por los Países Miembros.

Artículo 8.- El transporte internacional que efectúen transportistas de terceros países por el territorio de uno o más Países Miembros, se regirá por las normas nacionales de cada uno de los Países Miembros por los cuales se transite o por lo establecido en los convenios internacionales vigentes.

Artículo 9.- El transporte internacional será prestado por las rutas que conforman el Sistema Andino de Carreteras y por los cruces de frontera habilitados, así como por aquellas otras rutas o cruces de frontera que los Países Miembros autoricen.

Artículo 10.- Cuando dos o más Países Miembros acuerden habilitar nuevas vías o cruces de frontera para el transporte internacional a efectuarse entre ellos, dichas vías o cruce de frontera serán aprovechadas por los transportistas autorizados de los demás Países Miembros.

Artículo 11.- El Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación, no facultan al transportista autorizado para realizar transporte local de mercancías por carretera en los Países Miembros.

Artículo 12.- Las disposiciones de la presente Decisión no son aplicables al transporte fronterizo, el mismo que se regirá por las normas que acuerden los Países Miembros limítrofes.

Artículo 13.- Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden al transportista autorizado, a quien le hubieren otorgado Permiso de Prestación de Servicios, el derecho a ofertar y prestar el servicio de transporte internacional, así como a establecer oficinas o sucursales.

Artículo 14.- Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden libre tránsito a los vehículos habilitados y unidades de carga, debidamente registrados, para el transporte internacional.

Artículo 15.- El transportista autorizado que haya obtenido Permiso de Prestación de Servicios gozará, en el País Miembro que le hubiere otorgado dicho Permiso, de un tratamiento no menos favorable que el concedido a los transportistas autorizados de ese país.

Artículo 16.- Los Países Miembros otorgarán al transportista autorizado, a quien le hubieren otorgado Permiso de Prestación de Servicios, un tratamiento no menos favorable que aquel que, en circunstancias similares, concedan a los transportistas de un tercer país.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, los Países Miembros limítrofes podrán mutuamente otorgar a sus transportistas condiciones especiales, a fin de facilitar el tránsito y las operaciones de transporte que se realicen localmente, siempre que las mismas se efectúen dentro de la zona fronteriza contigua delimitada.

Artículo 17.- Cada País Miembro que adopte alguna medida que incida en el transporte internacional, en lo referente a la circulación de vehículos habilitados y las unidades de carga, así como a la tripulación, la pondrá inmediatamente en conocimiento de los demás Países Miembros y de la Junta del Acuerdo de Cartagena.

Igual procedimiento debe cumplirse en los casos de firma, adhesión o ratificación de acuerdos o convenios bilaterales o multilaterales suscritos con otro País Miembro o terceros países, o de denuncia de los mismos, relacionados con el transporte internacional de mercancías por carretera.

CAPITULO IV

DE LAS CONDICIONES PARA EL TRANSPORTE

Artículo 18.- Solamente el transportista que cuenta con las autorizaciones establecidas en la presente Decisión, podrá efectuar transporte internacional de mercancías por carretera.

Asimismo, dicho transportista en la prestación del servicio no podrá recibir tratamiento diferenciado en razón de su distinta conformación empresarial.

Artículo 19.- El transportista interesado en efectuar transporte internacional, deberá obtener el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios.

Además, deberá obtener Certificado de Habilitación para cada uno de los camiones o tracto-camiones y registrar estos y las unidades de carga a utilizar, que conforman su flota.

El servicio de transporte internacional será prestado sólo cuando se cumpla con lo establecido en este Capítulo.

Artículo 20.- Para solicitar el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, el transportista deberá estar constituido como empresa en cualquiera de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena.

La conformación de la empresa se regirá por la legislación del País Miembro de su constitución, y por las normas comunitarias para las Empresas Multinacionales Andinas.

La instalación de oficinas o la constitución de sucursales, se regirán por la ley del País Miembro donde se establezcan.

Artículo 21.- El transporte internacional de mercancías por carretera se efectuará mediante las siguientes formas de operación:

- a) Directo, sin cambio del camión o tracto-camión y del remolque o semirremolque; o,
- b) Directo, con cambio del tracto-camión, sin transbordo de las mercancías.

El transbordo de las mercancías se efectuará sólo cuando lo acuerden expresamente el transportista autorizado y el remitente, lo cual deberá constar en la CPIC.

Artículo 22.- Toda mercancía que se transporte internacionalmente por carretera deberá estar amparada por una CPIC y un MCI. Tales documentos serán presentados ante las autoridades de aduana que deban intervenir en el control de la operación, para su trámite respectivo, pudiendo hacerlo antes de la llegada del vehículo habilitado con las mercancías.

Cuando esté sujeta al régimen de tránsito aduanero internacional, dicha mercancía deberá estar amparada con una DTAI.

Artículo 23.- Los documentos señalados en el artículo anterior, serán emitidos por el transportista autorizado únicamente para las operaciones de transporte internacional que él efectúe.

El transportista que sólo cuenta con Certificado de Idoneidad no podrá emitir tales documentos hasta tanto obtenga el Permiso de Prestación de Servicios que le permita realizar el transporte, y haya cumplido con las demás condiciones señaladas en la presente Decisión.

Artículo 24.- El transporte internacional se dará por concluido cuando el transportista autorizado entregue las mercancías al consignatario o destinatario en el lugar designado para el efecto, según los términos de la CPIC o de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Transporte o conforme lo previsto en la presente Decisión.

En ningún caso dicho transporte se considerará interrumpido por el hecho de que las mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero internacional sean nacionalizadas (despacho para consumo) en una aduana del país de destino habilitada para ese régimen, ubicada en un lugar distinto al de destino señalado en la DTAI.

Artículo 25.- Las licencias para conducir vehículos automotores, otorgadas por un País Miembro, que utilicen los conductores en el transporte internacional, serán reconocidas como válidas en los demás Países Miembros por los cuales se transite.

La categoría de las licencias deberá corresponder a la clasificación del vehículo habilitado que se conduce.

Artículo 26.- La licencia del conductor del vehículo habilitado, cuando se encuentre efectuando transporte internacional, no podrá ser retenida en caso de infracciones de tránsito sancionables solamente con multa.

Artículo 27.- El transportista autorizado y su representante legal en cada uno de los Países Miembros de su ámbito de operación, son solidariamente responsables del pago de las multas impuestas a los conductores de los vehículos habilitados de su empresa, por las infracciones de tránsito cometidas durante la prestación del servicio de transporte internacional.

Artículo 28.- La circulación de los vehículos habilitados y de las unidades de carga, estará regulada por las disposiciones sobre tránsito de vehículos automotores, vigentes en los Países Miembros por cuyo territorio circulen.

Artículo 29.- La identificación utilizada por un País Miembro para los vehículos matriculados en ese país (placas u otras identificaciones específicas), y que se use en los vehículos habilitados y en las unidades de carga, será reconocida como válida en los demás Países Miembros por los cuales estos vehículos o unidades transiten.

Los Países Miembros no exigirán que los vehículos y unidades de carga que transiten su territorio prestando el servicio de transporte internacional o como consecuencia de éste, utilicen distintivos especiales o adicionales a los señalados en el párrafo anterior.

Artículo 30.- La póliza de seguro señalada en el literal d) de los artículos 39 y 40 de la presente Decisión, deberá presentarse a los respectivos organismos nacionales competentes, antes de iniciar la prestación del servicio.

El transportista autorizado no podrá realizar transporte internacional cuando la póliza de seguro de responsabilidad civil se encuentre vencida.

Artículo 31.- El servicio de transporte internacional podrá ser suspendido por:

- a) Mandato judicial;
- b) Orden del organismo nacional competente, como consecuencia de un procedimiento administrativo; o,
- c) Decisión del transportista autorizado.

En el caso del literal c), tal suspensión será notificada al organismo nacional competente con, por lo menos, quince días calendario de anticipación, antes de su puesta en vigencia.

Artículo 32.- En materia de tributación se aplicarán al transporte internacional las disposiciones pertinentes para evitar la doble tributación entre los Países Miembros, previstas en el Ordenamiento Jurídico del Acuerdo de Cartagena.

CAPITULO V

DE LAS AUTORIZACIONES PARA EL TRANSPORTE

Artículo 33.- El organismo nacional de cada País Miembro, responsable del transporte por carretera, es el competente para otorgar a los transportistas el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación de los vehículos que conforman su flota.

Artículo 34.- El Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios serán otorgados por Resolución administrativa del organismo nacional competente, la cual será expedida de conformidad con los procedimientos y demás disposiciones previstas en la legislación nacional del País Miembro respectivo.

Artículo 35.- El Certificado de Idoneidad será otorgado por el organismo nacional competente del país de origen del transportista.

El Permiso de Prestación de Servicios será otorgado por el organismo nacional competente de cada uno de los otros Países Miembros del ámbito de operación del transportista, por los cuales pretende operar.

Artículo 36.- El Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios tendrán cada uno dos anexos, los cuales contendrán la información relativa a los vehículos habilitados y a las unidades de carga registradas, así como al ámbito de operación.

Artículo 37.- El Certificado de Idoneidad será aceptado por los Países Miembros en los cuales se solicite el Permiso de Prestación de Servicios, como prueba de que el transportista es idóneo para realizar transporte internacional.

Artículo 38.- El Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios son intransferibles. En consecuencia, el servicio de transporte internacional no podrá ser prestado por una persona distinta a la señalada en ellos.

Artículo 39.- El Certificado de Idoneidad será solicitado por el transportista mediante petición escrita, adjuntando los siguientes documentos e información:

- a) Copia del documento constitutivo de la empresa, y reforma de sus estatutos en caso de existir, con la respectiva anotación de su registro; o, en su defecto, certificado de constitución de la misma, con indicación de su objeto social, reformas, capital y vigencia, otorgado por el organismo competente;
- b) Copia del nombramiento de representante legal de la empresa o, en su defecto, certificado del mismo otorgado por el organismo competente;
- c) Ciudad y dirección de la oficina principal de la empresa;
- d) Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes. Si la tripulación cuenta con otro tipo de seguro que cubra accidentes corporales en ese país, el transportista no está obligado a contratar póliza adicional, siempre que los riesgos cubiertos y sumas aseguradas sean iguales o mayores que los fijados por la Póliza Andina;
- e) Ambito de operación, señalando los Países Miembros por cuyo territorio pretende operar, incluido el de origen;
- f) Relación e identificación de los vehículos cuya habilitación y registro solicita. Indicará los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing) y se acompañará los documentos e información señalados en el artículo 63; y,
- g) Relación e identificación de las unidades de carga cuyo registro se solicita. Indicará los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing) y se acompañará los documentos e información señalados en el artículo 69.

Artículo 40.- El Permiso de Prestación de Servicios será solicitado por el transportista mediante petición escrita, adjuntando los siguientes documentos e información:

- a) Copia del Certificado de Idoneidad con sus anexos;
- b) Copia del poder notarial por escritura pública en el cual conste la designación de representante legal, con plenas facultades para representar a la empresa en todos los actos administrativos, comerciales y judiciales en los que deba intervenir en el País Miembro en el cual solicita dicho Permiso;
- c) Ciudad y dirección del domicilio del representante legal de la empresa en ese País Miembro;
- d) Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes; y,
- e) Relación e identificación de los vehículos habilitados y unidades de carga con los que operará en ese País Miembro y sobre los cuales solicita su registro. Señalará los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing).

En el caso del literal e), no será necesario presentar los documentos, ni proporcionar la información prevista en los artículos 63 y 69.

Artículo 41.- La solicitudes a que se refieren los artículos 39 y 40 deberá estar firmada por el representante legal de la empresa en el País Miembro en el que se pide el Certificado o el Permiso.

Artículo 42.- Antes de expedir el Certificado de Idoneidad, el organismo nacional competente del País Miembro respectivo evaluará los antecedentes y la capacidad del transportista.

Artículo 43.- El organismo nacional competente dispondrá de un plazo de treinta días calendario, en cada caso, para expedir y entregar al transportista el Certificado de Idoneidad o el Permiso de Prestación de Servicios.

El plazo señalado en el párrafo anterior se contará a partir de la fecha de presentación de la solicitud con todos los documentos e información requerida en los artículos 39 y 40, según corresponda.

Cuando la documentación e información presentada está incompleta o es deficiente, se mandará a completarla o corregirla; en este caso, el plazo empezará a correr a partir del día en que se hayan subsanado las observaciones formuladas.

Artículo 44.- El transportista, en un plazo de noventa días calendario, contados a partir de la fecha de expedición del Certificado de Idoneidad, deberá solicitar el o los Permisos de Prestación de Servicios que le permitan iniciar las operaciones de transporte internacional; de no hacerlo, el organismo nacional competente que otorgó dicho Certificado lo cancelará.

Artículo 45.- El Certificado de Idoneidad tiene una vigencia de cinco años. La vigencia del Permiso de Prestación de Servicios está sujeta a la del Certificado de Idoneidad.

La vigencia de ambas autorizaciones se prorrogará automáticamente, y por periodos iguales, a la fecha de su vencimiento, siempre que no exista una Resolución ejecutoriada del organismo nacional competente que la otorgó suspendiéndola o cancelándola.

Artículo 46.- La prórroga de la vigencia del Certificado de Idoneidad y del Permiso de Prestación de Servicios deberá constar al reverso de la correspondiente autorización.

Artículo 47.- El transportista autorizado, en cualquier momento, podrá solicitar ante el organismo nacional competente de su país de origen la modificación de su ámbito de operación.

Artículo 48.- Cuando en el contrato social o estatuto de la empresa se introduzcan reformas que alteren el texto del Certificado de Idoneidad o del Permiso de Prestación de Servicios, el transportista autorizado deberá solicitar la modificación en las indicadas autorizaciones.

Artículo 49.- El Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, podrán ser suspendidos o cancelados por el organismo nacional competente que los otorgó. La suspensión o la cancelación se hará mediante Resolución Administrativa, y será expedida de acuerdo con los procedimientos y disposiciones previstas en la legislación nacional del País Miembro respectivo.

La Resolución expresará las causas que la motivaron y será notificada al transportista autorizado.

CAPITULO VI

DE LA TRIPULACION

Artículo 50.- El transportista autorizado, en cada vehículo habilitado que realiza transporte internacional, empleará un conductor principal y los conductores auxiliares que considere necesarios para una adecuada prestación del servicio.

Los conductores deben portar permanentemente su respectiva licencia para conducir vehículo automotor, la misma que debe estar vigente.

Artículo 51.- El conductor principal es responsable de la correcta realización del transporte internacional, del cuidado y buen uso de los documentos de transporte entregados, así como de la custodia y conservación de las mercancías que transporta. Asimismo, representa al transportista autorizado ante las autoridades que ejercen el control en la ruta y ante el consignatario o destinatario en la entrega de las mercancías.

Artículo 52.- Los conductores de los vehículos habilitados deberán cumplir con las disposiciones sobre tránsito terrestre, vigentes en los Países Miembros por cuyo territorio circulen.

Artículo 53.- La tripulación de los vehículos habilitados no podrá ejercer en el País Miembro distinto del de su nacionalidad o residencia ninguna otra actividad remunerada, con excepción del transporte que se encuentra ejecutando.

La violación de la presente norma será sancionada de conformidad con las leyes del País Miembro en el cual se produzca el hecho.

Artículo 54.- Los conductores deben estar capacitados en materia de tránsito y transporte terrestre, seguridad vial y otras indispensables para una eficiente y segura prestación del servicio.

Los transportistas autorizados elaborarán y ejecutarán programas de capacitación permanente para la tripulación.

Artículo 55.- Los Países Miembros adoptarán mecanismos de control y evaluación de los programas de capacitación.

Artículo 56.- El transportista autorizado está obligado a cubrir los gastos que demande el retorno de la tripulación de sus vehículos habilitados, cuando deba abandonar un país luego de concluido el servicio de transporte. Asimismo, deberá cubrir tales gastos en caso que el tripulante no pueda continuar por incumplimiento de las leyes o reglamentos nacionales.

CAPITULO VII

DE LA HABILITACION Y DEL REGISTRO DE LOS VEHICULOS Y UNIDADES DE CARGA

Artículo 57.- El transporte internacional se efectuará en vehículos habilitados (camión o tracto-camión) y en unidades de carga (remolque o semi-remolque), los que deberán registrarse ante los organismos nacionales de transporte y aduana de los Países Miembros por cuyo territorio vayan a prestar el servicio.

Artículo 58.- Se pueden habilitar camiones o tracto-camiones y registrar unidades de carga, propios o de terceros, matriculados en el País Miembro de origen del transportista o en otro País Miembro.

Asimismo, podrán habilitarse camiones o tracto-camiones y registrarse unidades de carga tomados en arrendamiento financiero (leasing). Dicho contrato podrá ser celebrado en un País Miembro o en un tercer país.

Artículo 59.- Para cada vehículo habilitado se expedirá un Certificado de Habilitación, el cual será solicitado por el transportista y otorgado por el organismo nacional competente del País Miembro que concedió el Certificado de Idoneidad.

Artículo 60.- Los vehículos y las unidades de carga tomados en arrendamiento financiero (leasing), que procedan de un tercer país y que estén destinados para el transporte internacional, serán admitidos en régimen de internación temporal por el tiempo señalado en el contrato respectivo.

Artículo 61.- Los vehículos y las unidades de carga que han sido habilitados y registrados por el País Miembro de origen del transportista, serán reconocidos por los otros Países Miembros como aptos para el transporte internacional.

Artículo 62.- La habilitación y registro de los camiones o tracto-camiones, así como el registro de las unidades de carga, será pedido junto con la solicitud de otorgamiento del Certificado de Idoneidad.

Además, el transportista autorizado en cualquier momento podrá solicitar la habilitación y registro de nuevos vehículos y el registro de nuevas unidades de carga, así como la modificación de las características señaladas en el literal b) del artículo 63.

Artículo 63.- Para solicitar la habilitación de los camiones o tracto-camiones, el transportista deberá acompañar a su pedido los siguientes documentos e información:

- a) Copia de la matrícula o del registro de propiedad de cada vehículo; y,
- b) Características de los vehículos: placa, marca, tipo de vehículo, número de ejes, peso vehicular o tara, dimensiones externas, capacidad máxima de arrastre o carga, año de fabricación y número o serie del chasis.

Cuando se solicite la habilitación de un camión o tracto-camión de propiedad de un tercero, se acompañará además copia del contrato de vinculación. Asimismo, cuando se trate de vehículos tomados en arrendamiento financiero (leasing), se presentará copia del respectivo contrato.

Artículo 64.- Para habilitar los camiones o tracto-camiones y para registrar los remolques o semi-remolques, se deberá cumplir con las normas contenidas en el Reglamento Técnico sobre Límites de Peso, Tipología y Dimensiones de los Vehículos para el Transporte Internacional por Carretera y en los anexos correspondientes.

Artículo 65.- El Certificado de Habilitación tendrá una vigencia de dos años. En aquellos casos en los que el vencimiento del contrato de vinculación o de arrendamiento financiero (leasing) se produce antes de los dos años, la vigencia del Certificado de Habilitación estará sujeta a estos plazos.

Artículo 66.- El organismo nacional competente expedirá y entregará los Certificados de Habilitación de los camiones o tracto-camiones conjuntamente con el Certificado de Idoneidad.

Cuando se trate de habilitar nuevos vehículos, se dispondrá de un plazo de ocho días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud con los documentos e información respectivos.

Artículo 67.- El Certificado de Habilitación se portará en el vehículo durante el transporte internacional.

Artículo 68.- No se habilitarán camiones o tracto-camiones, ni se registrarán unidades de carga, que consten en la flota de otro transportista autorizado.

Artículo 69.- Para solicitar el registro de las unidades de carga en el país de origen del transportista, éste deberá acompañar a su pedido los siguientes documentos e información:

- a) Copia de la matrícula o registro de propiedad de cada remolque o semi-remolque; y,
- b) Características de las unidades de carga: placa, marca, tipo, número de ejes, peso o tara, dimensiones externas, capacidad máxima de carga, año de fabricación y número o serie del chasis.

Cuando se solicite el registro de unidades de carga de propiedad de terceros, o tomados en arrendamiento financiero (leasing), se observará lo establecido en el último párrafo del artículo 63.

Artículo 70.- Para solicitar el registro de los vehículos habilitados y de las unidades de carga en los Países Miembros distintos del de origen del transportista, se adjuntará copia del Certificado de Idoneidad con el Anexo respectivo.

Artículo 71.- El organismo nacional competente que registre los vehículos habilitados y las unidades de carga, comunicará este hecho a la autoridad de aduana de su país solicitando, también, su registro.

Artículo 72.- Los organismos nacionales de transporte y aduana dispondrán de un plazo de dos y cuatro días hábiles, respectivamente, para el registro de los vehículos habilitados y de las unidades de carga.

Artículo 73.- El transportista autorizado deberá comunicar al organismo nacional competente del País Miembro que le otorgó el Certificado de Idoneidad el retiro o desvinculación de los vehículos habilitados y de las unidades de carga que conforman su flota, a efecto de que se tome nota en el Anexo respectivo y se proceda a la cancelación del Certificado de Habilitación y del registro.

Artículo 74.- Los organismos nacionales competentes permitirán el uso de un vehículo no habilitado, propio, de tercero o de otro transportista autorizado, para proseguir con una operación de transporte internacional que, por causa de fuerza mayor o caso fortuito, se encuentre impedida de continuar en su vehículo. El servicio seguirá siendo prestado bajo la responsabilidad del transportista autorizado que haya emitido la CPIC y el MCI.

CAPITULO VIII DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Artículo 75.- El transporte internacional de mercancías por carretera debe estar amparado por una CPIC, la cual será suscrita por el remitente y el transportista autorizado o por sus representantes o agentes.

La CPIC acredita la existencia de un contrato de transporte, tiene mérito ejecutivo y es negociable.

Artículo 76.- La CPIC prueba que el transportista autorizado ha recibido las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado, contra el pago de un flete, a transportarlas dentro de un plazo preestablecido, desde un lugar determinado hasta otro designado para su entrega.

Artículo 77.- La CPIC deberá contener la siguiente información:

- a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;
- b) Nombre y dirección del remitente;
- c) Nombre y dirección del destinatario;
- d) Nombre y dirección del consignatario;
- e) Lugar, país y fecha en que el transportista recibe las mercancías;
- f) Lugar y fecha de embarque de las mercancías;
- g) Lugar, país y plazo previsto para la entrega de las mercancías;
- h) Cantidad y clase de bultos, con indicación de marcas y números;
- i) Descripción corriente de la naturaleza de las mercancías. En caso de productos peligrosos, se indicará esta circunstancia;
- j) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos, y cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;
- k) Precio de las mercancías;
- l) Valor del flete y otros gastos suplementarios, indicados separadamente; y,
- m) Firma del remitente y del transportista autorizado o de sus respectivos representantes o agentes.

En el reverso de la CPIC o en hoja separada el transportista autorizado podrá establecer cláusulas generales de contratación del servicio de transporte.

Artículo 78.- La información consignada en la CPIC deberá estar escrita o impresa en caracteres legibles. No se admitirán enmiendas o raspaduras si no han sido debidamente salvadas bajo nueva firma del remitente. Cuando los errores afecten a cantidades, deberán salvarse escribiendo con números y letras las correctas.

Artículo 79.- La CPIC será expedida en un original y dos copias igualmente válidas, en forma nominativa, a la orden o al portador. El original que queda en poder del remitente podrá ser endosable o no endosable, la primera copia acompañará a las mercancías durante el transporte y la segunda quedará en poder del transportista autorizado.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no impide que se expidan las copias necesarias para cumplir con las disposiciones legales o formalidades administrativas en los Países Miembros de origen, tránsito y destino.

Las copias llevarán un sello con la mención "no negociable".

Artículo 80.- El remitente no podrá negociar la CPIC cuando el derecho a disponer de las mercancías corresponda al destinatario.

Artículo 81.- La CPIC podrá también ser expedida mediante la utilización de cualquier medio mecánico o electrónico que deje constancia de las condiciones básicas y requisitos establecidos en la presente Decisión y sus normas complementarias, siempre que el remitente haya consentido en ello. En este caso, la CPIC se emitirá en forma nominativa y no será negociable.

Artículo 82.- Las firmas que se consignan en la CPIC podrán ser autógrafas o manuscritas, impresas en facsímil, perforadas, estampadas, en símbolos o registradas por cualquier medio mecánico o electrónico, si ello es aceptado por las leyes del País Miembro en que se la expide y en el de entrega de las mercancías.

Artículo 83.- La falta de CPIC o su pérdida, así como cualquier error en la consignación de la información, no afectará la existencia ni validez del contrato de transporte, si la relación es probada por otros medios legalmente aceptados.

Asimismo, la omisión de una o varias de las informaciones previstas en el artículo 77, tampoco afecta la validez jurídica de la CPIC.

Artículo 84.- Toda estipulación contenida en la CPIC, en el contrato de transporte o en las cláusulas generales de contratación, que directa o indirectamente se aparte de las disposiciones establecidas en los Capítulos VIII y IX, en especial si se estipula en perjuicio del transportista autorizado, remitente, consignatario o destinatario, será nula y no producirá efecto alguno desde el momento de su expedición. Lo anterior no afectará las restantes estipulaciones contenidas en la CPIC o en el contrato de transporte.

Artículo 85.- El servicio de transporte internacional será prestado bajo condiciones de libre competencia y de libertad contractual y de contratación.

Artículo 86.- El flete por el transporte internacional será pagado al momento de suscribirse la CPIC o el contrato de transporte, salvo que las partes convengan otra forma de pago.

Artículo 87.- El remitente y el destinatario de la carga son solidariamente responsables por el pago del flete y los gastos suplementarios, cuando este último reciba las mercancías transportadas.

Artículo 88.- En caso de percepción indebida de dinero o error de cálculo en el cobro del flete, se restituirá el exceso por parte del transportista autorizado o se le pagará a éste la insuficiencia.

El pago de la insuficiencia del flete al transportista autorizado corresponderá al remitente o destinatario, según las condiciones de la CPIC o el contrato de transporte.

Artículo 89.- Son aplicables al contrato de transporte las disposiciones establecidas en la presente Decisión y sus normas complementarias, y en lo no previsto por éstas, las disposiciones nacionales del País Miembro respectivo.

Artículo 90.- Las normas establecidas en los Capítulos VIII y IX de la presente Decisión se aplicarán, asimismo, a todas las reclamaciones que se dirijan contra el transportista autorizado, en relación con el cumplimiento del contrato de transporte.

También se aplicarán a las reclamaciones relacionadas con el cumplimiento del contrato que se dirijan contra cualquier empleado o agente del transportista autorizado, o contra cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para su cumplimiento.

CAPITULO IX

DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES Y DE LA RESPONSABILIDAD

Sección Primera

Del transportista autorizado

Artículo 91.- El transportista autorizado será responsable de la ejecución del contrato de transporte, aunque para su realización utilice los servicios de terceros.

Artículo 92.- La responsabilidad del transportista autorizado se inicia desde el momento en que recibe las mercancías de parte del remitente o de un tercero que actúa en su nombre, o inclusive de una autoridad en cuya custodia o control se encuentren, y concluye cuando las entrega o las pone a disposición del destinatario.

Asimismo, la responsabilidad del transportista autorizado concluye cuando entrega las mercancías a una autoridad o a un tercero a quien deba hacer dicha entrega, de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables en el lugar de la entrega.

Artículo 93.- Se entenderá que el transportista autorizado ha hecho entrega de las mercancías cuando éstas han sido recibidas por el consignatario o destinatario en el lugar convenido, o en el caso de que estos no la reciban directamente, cuando las mismas son puestas a su disposición de conformidad con los términos de la CPIC, del contrato de transporte, de la ley vigente en ese país o de los usos del comercio en el lugar de la entrega.

Artículo 94.- En el momento de hacerse cargo de las mercancías, el transportista autorizado está obligado a revisar:

- a) La exactitud de los datos proporcionados para ser consignados en la CPIC, relativos a la cantidad y clase de bultos, así como a sus marcas y números; y,
- b) El estado aparente de las mercancías y su embalaje.

Artículo 95.- Si el transportista autorizado no tiene medios adecuados para verificar la exactitud de la cantidad o clase de bultos, así como de sus marcas y números, o del estado aparente de las mercancías y su embalaje, dejará constancia de tal hecho en la CPIC o en documento anexo, expresando los motivos de su reserva. Esta reserva no compromete al remitente si éste no las ha aceptado expresamente.

La no existencia de dicha reserva hará presumir que las mercancías y su embalaje estaban en aparente buen estado en el momento en que el transportista se hizo cargo de ellas, y que la cantidad y clase de los bultos, así como sus marcas y números de identificación, corresponden a los proporcionados y consignados en la CPIC, salvo prueba en contrario.

La prueba en contrario referida en el párrafo anterior, no será admitida cuando la CPIC haya sido endosada a un tercero tenedor de buena fe.

Artículo 96.- Las operaciones de embarque y desembarque de las mercancías en los vehículos habilitados o en las unidades de carga corresponde al transportista autorizado, salvo que de común acuerdo se establezca que lo haga el remitente o el consignatario o destinatario, según sea el caso, de lo cual se dejará constancia en la CPIC.

Artículo 97.- Correrán por cuenta del remitente, cuando éste efectúa la operación de embarque, los gastos que se ocasionen y la reparación de daños y perjuicios al transportista autorizado por una operación de embarque defectuosa. La carga de la prueba corresponderá al transportista autorizado. Los daños causados a terceros serán de cuenta del transportista autorizado, salvo pacto distinto.

Artículo 98.- El transportista autorizado deberá dar aviso al destinatario o consignatario, según corresponda, de la llegada de las mercancías y que las mismas se encuentran a su disposición, conforme lo establecido en la CPIC, el contrato de transporte o en instrucción posterior.

Artículo 99.- El transportista autorizado efectuará la entrega de las mercancías en el tiempo y en el lugar convenidos. Asimismo, durante el transporte cuidará de su conservación por todos los medios que la prudencia aconseje, aún efectuando por cuenta del destinatario, si fuere del caso, los gastos extraordinarios que se viera precisado realizar para dicho fin.

Artículo 100.- El transportista autorizado será responsable de los daños y perjuicios resultantes de la pérdida o el deterioro de las mercancías, así como de la falta o el retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el deterioro, la falta o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia, a menos que pruebe que él adoptó todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Artículo 101.- La responsabilidad por el deterioro que pudieran sufrir las mercancías durante el tiempo que éstas se encuentran bajo custodia del transportista autorizado, será imputable a éste, salvo que provenga de error o negligencia del remitente; inadecuado embalaje; vicio propio de los productos transportados; caso fortuito o fuerza mayor; manipuleo, embarque o desembarque de las mercancías realizadas por el remitente o destinatario; huelgas u otro obstáculo al transporte que no sean resultado de acción u omisión del transportista autorizado, sus empleados, contratados, agentes o por hechos de terceros. La carga de la prueba corresponderá al transportista autorizado.

Artículo 102.- El transportista autorizado, sin asumir responsabilidad, puede negarse a recibir mercancías con embalajes en mal estado, que no tengan la solidez suficiente para su protección durante el transporte, o que no cumplan con las especificaciones que corresponde al tipo de carga declarada. No obstante lo anterior, las mercancías podrán ser transportadas por cuenta y riesgo del remitente, de lo cual se dejará constancia en la CPIC.

Artículo 103.- Hay retraso cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado; y, en el supuesto de no haberse estipulado plazo, dentro de aquél que sería razonable exigir, teniendo presente las circunstancias del caso.

Artículo 104.- Existe incumplimiento cuando el transportista autorizado no entrega las mercancías dentro del nuevo plazo convenido expresamente con el remitente, posterior al estipulado en la CPIC, según la naturaleza de las mercancías, salvo pacto expreso en contrario. En caso de no existir consenso entre las partes, el nuevo plazo no podrá ser mayor al inicialmente acordado para la entrega.

Artículo 105.- Se reputará la pérdida de las mercancías cuando éstas no hayan sido entregadas dentro de los posteriores treinta días calendario, contados a partir de la fecha prevista en la CPIC para la entrega, o diez días calendario, a partir del vencimiento del nuevo plazo convenido expresamente por las partes.

Artículo 106.- El transportista autorizado es responsable de la pérdida y de la correcta utilización de los documentos entregados para el transporte internacional.

Artículo 107.- El transportista autorizado que dolosamente haga constar en la CPIC información inexacta sobre las mercancías que le han sido entregadas para su transporte, será responsable de los daños y perjuicios que por este motivo ocasionen al remitente, consignatario, destinatario o a un tercero, no pudiendo, en este caso, ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad.

Artículo 108.- El transportista autorizado será responsable de las acciones u omisiones de sus agentes, empleados y dependientes, así como de las de terceros cuyos servicios utilice para la ejecución del transporte.

Artículo 109.- El derecho del transportista autorizado, según lo establecido en el artículo 123 de la presente Decisión, no limitará, de modo alguno, su responsabilidad respecto de cualquier persona distinta del remitente.

Artículo 110.- Si por cualquier motivo el transporte no puede efectuarse en las condiciones previstas en la CPIC o en el contrato de transporte, antes de la llegada de las mercancías al lugar designado para la entrega, el transportista autorizado deberá solicitar instrucciones a la persona que tenga el derecho de disponer de ellas, conforme lo previsto en los artículos 130 y 131.

Artículo 111.- Si las circunstancias permiten la ejecución del transporte en unas condiciones diferentes a las previstas en la CPIC o en el contrato de transporte, y siempre que el transportista autorizado no haya recibido las

instrucciones a que se refiere el artículo anterior, éste deberá tomar las medidas que juzgue convenientes en interés de la persona que tiene el derecho de disposición de las mercancías.

Artículo 112.- Si después de llegadas las mercancías al lugar de destino se presentan dificultades para su entrega, el transportista autorizado pedirá instrucciones al remitente o a quien tenga derecho a disponer de ellas.

Artículo 113.- Si el destinatario rehusa recibir las mercancías, el remitente tendrá derecho a disponer de ellas sin necesidad de dejar constancia de esta situación en el original de la CPIC.

Sin embargo, en el caso que el destinatario luego de haber rehusado recibir las mercancías decide aceptar la entrega de las mismas, ésta sólo será posible siempre que el transportista autorizado todavía no haya recibido instrucciones contrarias del remitente.

Artículo 114.- El transportista autorizado tiene derecho a exigir el pago de los gastos que le ocasione la petición de instrucciones o que impliquen la ejecución de las recibidas, a menos que tales gastos sean causados por su culpa.

Artículo 115.- En el caso de que el remitente disponga de las mercancías, solicite la no continuación del transporte, modifique el lugar de entrega o cambie de destinatario, o en el lugar de destino se presenten dificultades para su entrega, de no recibir inmediatamente otras instrucciones, el transportista autorizado podrá descargar las mercancías por cuenta del que tenga derecho a disponer de ellas. Descargadas las mismas, el transporte se considerará concluido.

Sin perjuicio de lo anterior, el transportista autorizado deberá confiar las mercancías a un tercero, siendo responsable, en este caso, de la elección juiciosa de éste, no obstante lo cual tales mercancías quedarán sujetas a las obligaciones derivadas de la CPIC y del contrato de transporte.

Artículo 116.- El transportista autorizado podrá vender las mercancías, previa instrucción de quien tiene derecho a disponer de ellas, si así lo justifica la naturaleza perecedera o el estado de las mismas, o si los gastos de custodia o conservación son excesivos con relación a su valor.

Si la entrega se hace imposible por culpa de quien tenga derecho a disponer de las mercancías, éstas se reputarán entregadas en el lugar donde se encuentren, quedando el transportista autorizado liberado de toda responsabilidad en cuanto a la ejecución del contrato.

Si hubiere flete insoluto o se hubiere incurrido en gastos no pagados ocasionados por la imposibilidad de la entrega, el transportista autorizado podrá vender las mercancías, luego de transcurridos quince días de entregadas a la aduana o del día en que se reputen entregadas al destinatario.

Lo previsto en el presente artículo regirá, salvo disposición distinta de las partes.

En todo caso, la disposición de las mercancías conforme a la presente Decisión, no releva de las obligaciones ante la aduana.

Artículo 117.- Si las mercancías han sido vendidas conforme lo previsto en el artículo anterior, el producto de la venta deberá ser puesto a disposición de quien tenga derecho a disponer de ellas, deducidos los gastos que las gravan. Si estos gastos son superiores al producto de la venta, el transportista autorizado tendrá derecho a cobrar la diferencia.

Artículo 118.- En todos los casos, la venta de las mercancías se regirá por la legislación nacional o la costumbre del lugar donde se encuentren.

Artículo 119.- El transportista autorizado que haya pagado una indemnización por pérdida total o parcial o por deterioro de las mercancías, en virtud de las disposiciones de la presente Decisión y sus normas complementarias, tendrá derecho a repetir lo pagado contra terceros que resulten responsables. La mercancía pertenecerá a quien pague la indemnización.

Artículo 120.- Cuando la autoridad de un País Miembro decida, conforme a las normas comunitarias o nacionales aplicables, que una operación de transporte deba ser suspendida, o que ciertas remesas o lotes de mercancías sean excluidas de la operación o admitidas bajo condición, el transportista autorizado pondrá inmediatamente tal suspensión o restricción en conocimiento del remitente o destinatario, según tenga derecho a disponer de ellas.

Artículo 121.- Cuando ocurran los supuestos señalados en los artículos 115 ó 120 de la presente Decisión, y esta circunstancia implique un cambio de aduana de destino, el transportista autorizado deberá comunicar este hecho a la autoridad de aduana más

próxima al sitio donde se encuentren las mercancías y a la de cruce de frontera de entrada en el país de destino originalmente designado, de lo cual se dejará constancia en la DTAI o en el MCI.

Sección Segunda

Del remitente

Artículo 122.- El remitente está obligado a proporcionar al transportista autorizado la información necesaria que debe ser consignada en la CPIC.

Asimismo, deberá proporcionar al transportista autorizado, para ser adjuntados a la CPIC, los documentos que se requieran para el transporte y el cumplimiento de las formalidades ante las autoridades de aduana y otras que ejercen el control durante la partida, tránsito y destino de las mercancías, así como las indispensables para su entrega al consignatario o destinatario.

El transportista autorizado no está obligado a examinar si los documentos entregados e información suministrada son fidedignos y suficientes.

Artículo 123.- El remitente es responsable ante el transportista autorizado por la falta, insuficiencia o irregularidad de los documentos e información proporcionados, salvo en el caso que dicha falta, insuficiencia o irregularidad sea imputable al transportista.

Artículo 124.- Con excepción de las cargas a granel que se transporten sin ningún tipo de envase, el remitente está obligado a identificar con marcas o números cada uno de los bultos que entrega al transportista autorizado. La rotulación será impresa en forma clara y en un lugar visible, y además contendrá el nombre y ciudad del domicilio del destinatario.

Para la rotulación se empleará un material resistente, a fin de evitar que se destruya o desaparezca en el curso del viaje. Toda marca, número o nombre que proceda de un transporte anterior deben ser eliminados.

Artículo 125.- El remitente podrá exigir que el transportista autorizado proceda a la verificación de las mercancías expresadas en peso bruto o en otra unidad de medida, así como del contenido de los bultos; en este caso, el transportista podrá reclamar el pago de los gastos de dicha verificación. Del resultado de la verificación se dejará constancia en la CPIC o en documento anexo.

Artículo 126.- El remitente está obligado a identificar de manera adecuada las mercancías peligrosas mediante marcas o sellos alusivos a su condición o especialidad, a indicar al transportista autorizado esa circunstancia y a proporcionar la información necesaria para su manejo durante el transporte. La omisión o deficiencia del remitente en el cumplimiento de las obligaciones anteriores, lo hará responsable por los daños y perjuicios que ocasione.

Lo dispuesto en el párrafo anterior, se aplicará sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones adquiridas por los Países Miembros, en el marco de otros convenios internacionales sobre la materia.

Artículo 127.- El remitente está obligado a embalar adecuadamente las mercancías de acuerdo a sus características, a fin de garantizar la protección y el manejo requerido durante la operación de transporte.

Artículo 128.- El remitente es responsable por los daños y perjuicios que, por defectos de embalaje, se ocasionen a las personas, a las mismas mercancías o a otras, así como por los gastos que por este motivo se efectúen, a menos que tales defectos fuesen manifiestos o ya conocidos por el transportista autorizado en el momento en que se hizo cargo de éstas, sin que haya expresado oportunamente sus reservas.

Artículo 129.- En caso de pérdida o deterioro de las mercancías, ciertos o presuntos, el transportista autorizado y el destinatario o consignatario se darán todas las facilidades razonables para su inspección y comprobación.

Artículo 130.- El remitente, en cualquier momento, podrá disponer de las mercancías, solicitar al transportista autorizado que no continúe con el transporte, modificar el lugar previsto para la entrega o hacer entregar las mercancías a un destinatario diferente del indicado en la CPIC o en el contrato de transporte.

Este derecho se extingue cuando las mercancías hayan sido nacionalizadas o hayan llegado al lugar establecido para la entrega y el destinatario haya sido notificado por el transportista autorizado que las mercancías se encuentran a su disposición. A partir de este momento, el transportista autorizado debe someterse a las órdenes del destinatario.

Artículo 131.- No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el derecho a disponer de las mercancías corresponde al destinatario desde el momento de la suscripción de la CPIC, si el remitente así lo hace constar en dicho documento; en este caso, si el destinatario ordena entregar las mercancías a otra persona, esta última, a su vez, no puede designar un nuevo destinatario sin el consentimiento del transportista autorizado.

Artículo 132.- Para ejercer el derecho de disposición de las mercancías, el remitente o el destinatario, en su caso, deberán cumplir las siguientes condiciones:

- a) Dejar constancia de las instrucciones dadas al transportista autorizado en el original de la CPIC, o en documento aparte suscrito por el destinatario cuando las instrucciones sean dadas por éste;
- b) Resarcir al transportista autorizado los gastos que se ocasionen por la ejecución de las instrucciones;
- c) Que la ejecución de las instrucciones sea posible en el momento en que se comunica al transportista autorizado, que no entorpezca la actividad normal de la empresa, ni perjudique a otros remitentes o destinatarios; y,
- d) Que las instrucciones no tengan como efecto la división de las mercancías transportadas.

Cuando el transportista autorizado, en razón de lo establecido en el literal c), no pueda llevar a efecto las instrucciones recibidas, deberá inmediatamente comunicarlo por escrito a la persona que le dio dicha instrucción.

Artículo 133.- Si el transportista autorizado no ejecuta las instrucciones que le haya dado quien tiene derecho a disponer de las mercancías, conforme lo establecido en los artículos 130 y 131, o las haya ejecutado sin haber exigido la constancia en el original de la CPIC o por escrito cuando ésta sea dada por el destinatario, responderá ante quien tenga derecho por los daños y perjuicios causados por este hecho.

Artículo 134.- El remitente está obligado a pagar por adelantado al transportista autorizado los gastos que demande el mantenimiento o conservación de las mercancías que tienen un tratamiento especial.

Sección Tercera

Del destinatario

Artículo 135.- El destinatario está obligado a recibir las mercancías dentro de un plazo de veinticuatro horas, contado a partir del momento de haber sido notificado que las mismas se encuentran a su disposición.

Artículo 136.- El destinatario y el transportista autorizado podrán convenir el procedimiento para los casos de depósito y de enajenación de mercancías no retiradas o cuando cuyos fletes no hayan sido pagados, a fin de proteger la responsabilidad del transportista autorizado y garantizar el cobro del flete y otros gastos por el transporte de las mismas.

Artículo 137.- En caso de retraso o incumplimiento en la entrega de las mercancías, así como en la pérdida o deterioro de las mismas, el destinatario o cualquier otra persona que tenga derecho sobre ellas, conforme lo establecido en la presente Decisión, podrá hacer valer, frente al transportista autorizado, los derechos que resulten del contrato de transporte.

Artículo 138.- El destinatario que hace uso del derecho establecido en el artículo anterior, deberá cumplir con las obligaciones que resulten de la CPIC. En caso de duda, el transportista autorizado no está obligado a entregar las mercancías, a no ser que el destinatario preste caución suficiente.

Artículo 139.- El destinatario tiene el derecho de exigir la verificación de las mercancías, debiendo cubrir los gastos que correspondan.

Sección Cuarta

De los límites de la responsabilidad

Artículo 140.- Cuando el transportista autorizado, con arreglo a lo dispuesto en la presente Decisión, deba pagar una indemnización por la pérdida o deterioro total o parcial de las mercancías, la misma se determinará de acuerdo al precio de éstas fijado en la CPIC o en el contrato de transporte.

Artículo 141.- Cuando no se haya fijado el precio de las mercancías, y no exista documento de transporte para determinarlo, éste se fijará según su precio en el lugar y momento de la entrega al consignatario o en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte, debieron haber sido entregadas.

Para tal efecto, su precio se determinará con arreglo a la cotización internacional vigente o, si no se dispusiere de esa cotización, según el valor usual de las mercancías de igual o similar naturaleza o calidad en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte, debieron haber sido entregadas.

Artículo 142.- En caso que el precio no pueda determinarse conforme lo previsto en el artículo anterior, el valor de las mercancías no podrá exceder del límite máximo de US\$ 3.00 (tres dólares de los Estados Unidos de América) por kilogramo de peso bruto transportado.

Artículo 143.- El límite de responsabilidad del transportista autorizado por los daños y perjuicios resultantes de la demora en la entrega, no podrá exceder del valor del flete de las mercancías transportadas, salvo que las partes expresamente hubieran convenido uno mayor.

Artículo 144.- No habrá lugar al pago de indemnización por demora en la entrega, a menos que el consignatario o destinatario haya notificado por escrito este hecho al transportista autorizado dentro de los treinta días siguientes, contados a partir del día en que las mercancías le fueron entregadas.

Si las mercancías han sido entregadas por un dependiente o agente del transportista autorizado, las notificaciones hechas a estos con arreglo al presente artículo, se entenderán como si se hubiesen hecho al transportista autorizado.

Artículo 145.- Cuando se tenga que pagar indemnización por la pérdida o deterioro total o parcial, el transportista autorizado no tendrá derecho a deducir de su responsabilidad la proporción por causa de mermas de las mercancías.

Artículo 146.- Se presume que las mercancías han sido recibidas en buen estado, a menos que el consignatario o destinatario, en el momento de la entrega, notifique por escrito al transportista autorizado de la pérdida o el deterioro sean manifiestos o aparentes, especificando su naturaleza general. En los demás casos se estará a lo establecido en las respectivas legislaciones nacionales de los Países Miembros.

Si en el momento de la entrega al destinatario las mercancías han sido objeto de un examen o inspección por parte de estos con el transportista autorizado, o por terceros en su representación, y de lo cual se ha dejado constancia escrita, no se requerirá notificación por dicha pérdida o el deterioro que se hayan comprobado.

Artículo 147.- La responsabilidad total o acumulada del transportista autorizado, incluida la de sus empleados o agentes u otras personas contratadas por él para la prestación del servicio, no podrá exceder del límite de responsabilidad establecido para la pérdida total de las mercancías, salvo pacto distinto.

Artículo 148.- No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores, el transportista autorizado no será responsable de la pérdida total o parcial, del deterioro, así como de la falta o del retraso en la entrega de las mercancías transportadas, si prueba que el hecho que ha causado tales pérdida, deterioro, falta o retraso en la entrega ha sobrevenido durante ese transporte por:

- a) Acto u omisión del remitente, consignatario o de su representante o agente;
- b) Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías;
- c) Manipuleo, embarque, desembarque, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el remitente, el consignatario o por sus representantes o agentes;
- d) Vicio propio u oculto de las mercancías;
- e) Fuerza mayor o caso fortuito;
- f) Huelga, paro patronal, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del transportista autorizado, debidamente comprobado;
- g) Circunstancias que hagan necesario descargar, destruir o hacer inofensiva, en cualquier momento o lugar, las mercancías cuya peligrosidad no haya sido declarada por el remitente;
- h) Transporte de animales vivos, siempre que el transportista pruebe que cumplió con todas las instrucciones específicas que le proporcionó el remitente; e,
- i) Mermas normales producto del manipuleo o naturaleza propias de las mercancías.

Artículo 149.- Cuando una causal de exoneración establecida en el artículo anterior concorra con un hecho u omisión del transportista autorizado y produzca la pérdida, el deterioro, la falta o retraso en la entrega, aquél sólo será responsable de la pérdida, deterioro, falta o retraso en la entrega que pueda atribuirse a su hecho u omisión.

En el caso contemplado en el presente artículo, corresponderá al transportista autorizado probar el monto de la pérdida, deterioro, falta o retraso en la entrega, así como el hecho u omisión que determina que aquél no le sea imputable.

Artículo 150.- El transportista autorizado no podrá acogerse a ningún límite de responsabilidad o exoneración si se prueba que la pérdida, el deterioro, falta o el retraso en la entrega provienen de una acción u omisión imputable a él, realizada con intención de causar tal pérdida, deterioro o retraso, o temerariamente a sabiendas de que probablemente sobrevendría tal pérdida, deterioro, falta o retraso.

Artículo 151.- Las disposiciones del presente Capítulo procederán sin perjuicio de la responsabilidad penal y administrativa a que hubiere lugar.

CAPITULO X

JURISDICCION Y COMPETENCIA

Artículo 152.- Cualquier conflicto o diferencia derivados de la aplicación o ejecución de un contrato de transporte internacional, que no involucre normas de orden público de la presente Decisión, se regirá por la ley prevista en el contrato. A falta de pacto, se aplicarán las disposiciones de la presente Decisión y sus normas complementarias y en lo no previsto por éstas, las normas del derecho nacional aplicable.

Artículo 153.- Las acciones legales emanadas del contrato de transporte serán instauradas ante el Juez, Tribunal o Arbitro designado en el mismo.

A falta de designación o cuando la designación hecha en el contrato fuere legalmente inaplicable, dichas acciones podrán interponerse indistintamente, a elección del demandante, ante cualquier Juez o Tribunal competente de la jurisdicción del:

- a) Domicilio del demandado;
- b) Lugar donde se produce el hecho;
- c) Lugar en que el transportista autorizado se hizo cargo de las mercancías; o,
- d) Lugar designado para la entrega de las mercancías.

Artículo 154.- Cuando las partes acuerden que las diferencias que se originen como consecuencia de la aplicación o incumplimiento del contrato de transporte sean sometidas a conocimiento y decisión de un Arbitro o Tribunal Arbitral, éste se realizará de conformidad con el procedimiento y demás estipulaciones pactados por ellas.

Si se trata de un Arbitro único, su nombramiento será de común acuerdo por las partes, si no hay consenso, éste será nombrado por la autoridad nominadora designada por ellas. Si se han de nombrar tres Arbitros, cada una de las partes nombrará uno y los Arbitros así nombrados escogerán el tercer Arbitro, que ejercerá las funciones de Presidente del Tribunal.

Artículo 155.- Las sentencias ejecutoriadas o pasadas por autoridad de cosa juzgada o los laudos, dictados por un Juez, Tribunal, Arbitro o Tribunal Arbitral de un País Miembro en aplicación de la presente Decisión, podrán hacerse cumplir o ejecutar en el territorio de otro País Miembro, sin necesidad de homologación o exequátur.

Cuando se deba ejecutar un laudo o sentencia fuera del territorio nacional del Juez, Tribunal, Arbitro o Tribunal Arbitral que la dictó, se deberá cumplir con las formalidades exigidas para ello por la legislación del País Miembro en que se solicita la ejecución de la misma.

Artículo 156.- Las acciones legales emanadas del contrato de transporte prescribirán en el plazo de un año calendario, contado a partir del día siguiente en que se produzca el evento o el incumplimiento que motive la interposición de la acción.

En caso de existencia de dolo, y éste deba ser determinado por un Juez o Tribunal Penal según la ley del País Miembro en el que se haya cometido el delito, el plazo de un año mencionado empezará a correr a partir del día siguiente en que se ejecutorie la sentencia del Juez o Tribunal Penal.

CAPITULO XI DE LOS ASPECTOS ADUANEROS

Sección Primera Del registro y de la garantía

Artículo 157.- Los organismos nacionales de aduana llevarán un registro de transportistas autorizados y de vehículos habilitados.

Los transportistas autorizados, así como los vehículos habilitados y las unidades de carga, deberán registrarse ante el organismo nacional de aduana de cada uno de los Países Miembros por los cuales presten el servicio.

Artículo 158.- Los Países Miembros permitirán la salida y el ingreso temporal en su territorio de los vehículos habilitados y de las unidades de carga, debidamente registrados, así como de los contenedores y tanques, con suspensión del pago de los gravámenes e impuestos a la exportación o importación, cuando tales vehículos, unidades de carga, contenedores y tanques se encuentren realizando transporte internacional, o circulen por él como consecuencia de éste.

Lo establecido en el párrafo anterior comprende también a los equipos necesarios a ser utilizados en los vehículos habilitados y unidades de carga que se porten y que consten en una relación elaborada por el transportista; así como el tanque auxiliar de combustible que forme parte de la estructura del camión o tracto-camión, siempre que no altere su diseño original.

Artículo 159.- Los Países Miembros permitirán el ingreso temporal de los repuestos y partes a ser utilizados en la reparación de los vehículos habilitados y unidades de carga, cuando estos hayan sufrido algún desperfecto en un País Miembro distinto al de su matrícula.

Artículo 160.- El ingreso de los equipos, así como de los repuestos y partes a que se refieren los artículos 158 y 159, estarán exentos del pago de derechos a la importación, siempre que sean originarios de o hayan sido nacionalizados en un País Miembro.

Los repuestos y partes que hayan sido reemplazados serán reexportados a su país de procedencia, o destruidos bajo control aduanero, debiendo el transportista autorizado asumir el costo que ello origine.

Artículo 161.- Los vehículos habilitados y las unidades de carga, debidamente registrados, se constituyen de pleno derecho, por el solo hecho de su registro, como garantía exigible para responder ante la aduana por el pago de los gravámenes a la exportación e importación, impuestos, recargos, intereses y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables sobre las mercancías transportadas internacionalmente, por los vehículos habilitados y unidades de carga, y por los equipos, que ingresen temporalmente en una operación de transporte.

La garantía del vehículo podrá ser sustituida por otra otorgada por un banco o empresa de seguros, a satisfacción de la aduana. Esta garantía podrá ser global para varias operaciones de transporte o individual para una sola. Se emitirá en tantas copias como países por los cuales se vaya a transitar.

Artículo 162.- La aduana no exigirá garantías distintas a las señaladas en el artículo 161, para asegurar el cumplimiento del régimen aduanero y el pago de los gravámenes, impuestos, recargos e intereses eventualmente exigibles por las mercancías transportadas internacionalmente, sea o no bajo el régimen de tránsito aduanero

internacional, por los vehículos habilitados y unidades de carga, así como por los contenedores, tanques y equipos que salgan o ingresen temporalmente.

Tampoco se exigirá otra garantía cuando los vehículos habilitados y las unidades de carga tengan que trasladarse sin mercancías a un País Miembro para iniciar o continuar una operación de transporte internacional, o retornen a su país de origen luego de haberla concluido, o cuando deban permanecer en un País Miembro por causa de fuerza mayor o caso fortuito.

Artículo 163.- Los vehículos habilitados o las unidades de carga tomados en arrendamiento financiero (leasing), así como los vinculados, se constituyen en garantía ante la aduana, para los efectos a que se refiere el artículo 161, siempre que medie una declaración expresa en este sentido suscrita por el arrendador o propietario del vehículo o unidad de carga.

La mencionada declaración podrá estar contenida en el contrato respectivo o en cláusula adicional.

Artículo 164.- Los vehículos habilitados y las unidades de carga, así como los contenedores o tanques que ingresen temporalmente al territorio de un País Miembro, podrán permanecer en éste por un plazo de treinta días calendario. Dicho plazo podrá ser prorrogado por la aduana previa solicitud fundamentada.

Si los vehículos o las unidades de carga no salen del país dentro del plazo establecido en el párrafo anterior, el transportista autorizado estará sujeto a las sanciones correspondientes, de conformidad con la legislación nacional respectiva.

Se exceptúan aquellos casos en los que los vehículos o las unidades de carga no hayan salido por causa de fuerza mayor o caso fortuito, debidamente comprobada.

Artículo 165.- En aquellos casos en que la aduana tenga que hacer efectiva la garantía del vehículo habilitado o unidad de carga, se observará lo dispuesto en los artículos 44 y 45 de la Decisión 327. En los demás casos, cuando se tenga que hacer efectiva otro tipo de garantía, se aplicará la legislación nacional del País Miembro respectivo.

Sección Segunda

Del Manifiesto de Carga Internacional

Artículo 166.- El MCI es el documento aduanero que acredita que las mercancías manifestadas han sido despachadas por una aduana de partida para ser transportadas a otra de destino ubicada en un País Miembro distinto. Dicho documento será emitido por el transportista autorizado y suscrito por éste y el funcionario responsable de la aduana de partida, y el mismo será presentado a las autoridades de aduana establecidas en los cruces de frontera y en la aduana de destino.

El original del MCI acompañará al vehículo habilitado y a las mercancías hasta el lugar de destino de éstas.

Artículo 167.- El MCI deberá contener la siguiente información:

- a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;
- b) Número del Certificado de Idoneidad y los números de los Permisos de Prestación de Servicios por cuyos Países Miembros se realiza el transporte;
- c) Nombre del conductor o conductores, así como la nacionalidad, número de los documentos de identidad, licencia de conducir y Libreta de Tripulante Terrestre;
- d) Identificación del vehículo habilitado (camión o tracto-camión) y de la unidad de carga (remolque o semi-remolque), debidamente registrados;
- e) Lugar y país de carga y descarga;
- f) Naturaleza de la carga, indicando si es de carácter peligrosa y, particularmente, si se trata de sustancias químicas o precursoras.
- g) Número de las CPIC;
- h) Descripción de las mercancías, cantidad de bultos, clase y marca de los mismos;
- i) Número de identificación del contenedor y de los precintos aduaneros;
- j) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos y, cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;
- k) Precio de las mercancías;
- l) Aduanas de partida, de cruce de frontera y de destino;
- m) Fecha de emisión;
- n) Firma del transportista autorizado o de su representante; y,
- o) Firma y sello de la autoridad que interviene en la aduana de partida.

Artículo 168.- Cuando un vehículo habilitado tenga que trasladarse sin mercancías a un País Miembro para iniciar o continuar un transporte internacional, o retorne a su país de origen luego de haberlo concluido, estará dispensado de presentar el MCI.

Sección Tercera

De la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional

Artículo 169.- Los Países Miembros conceden en sus respectivos territorios libertad para las operaciones de tránsito aduanero internacional que efectúen los transportistas autorizados en vehículos habilitados y unidades de carga, debidamente registrados.

Artículo 170.- Una aduana distinta a la designada en la DTAI como de destino, puede poner fin a una operación de tránsito aduanero internacional, a solicitud de la persona que tenga derecho a disponer de las mercancías.

La autoridad de aduana que intervino, dejará constancia de este hecho en la DTAI, y comunicará a la aduana de cruce de frontera de entrada a su país, así como a la inicialmente señalada como de destino.

Artículo 171.- La DTAI deberá contener la siguiente información:

- a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;
- b) Nombre y dirección del declarante;
- c) Nombre y dirección del remitente;
- d) Nombre y dirección del destinatario;
- e) Nombre y dirección del consignatario;
- f) Indicación de la aduana de carga, si es distinta de la de partida;
- g) País y aduana de partida;
- h) País y aduana de destino;
- i) País de origen de las mercancías;
- j) Placa y país de matrícula de los vehículos habilitados y de las unidades de carga;
- k) Número de los MCI;
- l) Número de las CPIC;
- m) Descripción de las mercancías, cantidad de bultos, clase y marca de los mismos;
- n) Número de identificación del contenedor y de los precintos aduaneros;
- o) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos y, cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;
- p) Precio de las mercancías;
- q) Indicación de las aduanas de cruce de frontera;
- r) Firma del declarante; y,
- s) Firma y sello de la autoridad que interviene en la aduana de partida.

En el reverso de la DTAI se anotarán las actuaciones de las aduanas de cruce de frontera de salida y entrada de cada País Miembro, así como de la aduana de destino.

Artículo 172.- La DTAI será llenada por el transportista autorizado y la información contenida en ésta será proporcionada por el remitente.

Artículo 173.- La DTAI estará acompañada del documento oficial de exportación del país de procedencia de las mercancías.

Sección Cuarta

Otras Disposiciones

Artículo 174.- Despachadas las mercancías y pagados los derechos aduaneros, tasas y demás gravámenes a la importación, cuando los hubiere, el vehículo habilitado y la unidad de carga, así como el contenedor y tanque, continuarán con las mercancías hasta el lugar de entrega.

Artículo 175.- Cuando se establezca que el transportista autorizado es responsable de la comisión de una infracción o delito aduanero, la aduana informará de este hecho al organismo nacional competente de ese País Miembro quien, a su vez, lo hará de conocimiento del organismo nacional competente del país de origen del transportista, a fin de que se tomen las medidas correspondientes.

Artículo 176.- Los organismos nacionales de aduana ejercerán un control de la salida e ingreso temporal, así como del reingreso, de los vehículos habilitados, unidades de carga, contenedores y tanques que sean utilizados en el transporte internacional, cuando estos crucen una frontera, a efecto de verificar el cumplimiento de lo establecido en la presente Decisión.

Artículo 177.- Las autoridades de aduana, en sus métodos de verificación y control, aplicarán las medidas que afecten lo menos posible la fluidez del comercio internacional.

Artículo 178.- Las mercancías que se transporten internacionalmente por carretera, podrán nacionalizarse en la aduana de destino o de cruce de frontera, según lo establecido en el MCI o en la DTAI.

Cuando a una aduana no le ofrecen seguridad los sellos o precintos colocados por una aduana anterior, podrá colocar nuevos sellos o precintos, de lo cual se dejará constancia en el MCI o en la DTAI.

Artículo 179.- Todo vehículo habilitado o unidad de carga que se encuentre efectuando transporte internacional, deberá portar uno o más MCI. La relación de la CPIC deberá constar en el respectivo MCI.

En una operación de transporte internacional, el transportista autorizado podrá transportar mercancías embarcadas en diferentes aduanas de partida, las que podrán ser desembarcadas en distintas aduanas de destino.

CAPITULO XII DE LOS ASPECTOS SOBRE MIGRACION

Artículo 180.- La tripulación de los vehículos habilitados, para su ingreso, circulación, permanencia y salida de los Países Miembros, solamente necesitarán presentar la Libreta de Tripulante Terrestre y su documento nacional de identidad personal.

Artículo 181.- La Libreta de Tripulante Terrestre será expedida por el organismo nacional de migración, únicamente a nombre de una persona natural nacional o extranjera con visa de residente en el País Miembro en que la solicita, previa petición de un transportista autorizado.

Asimismo, podrá ser expedida por los Consules de los Países Miembros, dando cuenta por escrito de su otorgamiento a la autoridad de migración de su país, remitiendo la documentación presentada por el transportista.

Artículo 182.- La Libreta de Tripulante Terrestre tendrá una vigencia de doce meses. Las renovaciones prorrogan su vigencia por iguales periodos.

Artículo 183.- El titular de la Libreta de Tripulante Terrestre, cuando se encuentre realizando transporte internacional y porte la misma, está exento de visa para el ingreso al territorio de los Países Miembros por los cuales presta el servicio.

Artículo 184.- La Libreta de Tripulante Terrestre permite al titular que se encuentra realizando transporte internacional en un País Miembro distinto del de su nacionalidad o residencia, una permanencia de treinta días renovables.

CAPITULO XIII DE LOS ORGANISMOS NACIONALES COMPETENTES

Artículo 185.- Los organismos nacionales competentes designados y acreditados por los Países Miembros serán los responsables de la aplicación de la presente Decisión y sus normas complementarias, en sus respectivos territorios.

Artículo 186.- Los organismos nacionales competentes, además, deberán:

- a) Coordinar con las demás autoridades de su país la aplicación de los aspectos operativos y de procedimiento establecidos en las Decisiones y normas complementarias que regulan el transporte internacional de mercancías por carretera;
- b) Coordinar la ejecución de los aspectos operativos del transporte internacional de mercancías por carretera con los organismos nacionales competentes de los demás Países Miembros;
- c) Promover mecanismos de coordinación con los transportistas autorizados y usuarios del transporte internacional de mercancías por carretera de su país;
- d) Promover el establecimiento de las Comisiones de Facilitación para el Tránsito y Transporte Terrestre Internacional; y,
- e) Proporcionar a la Secretaría Técnica Permanente y a la Secretaría Pro-Tempore del Comité la información relacionada con el transporte internacional de mercancías por carretera que se solicite, conforme lo previsto en la presente Decisión y sus normas complementarias, así como en los Acuerdos o Resoluciones aprobados por el CAATT.

Artículo 187.- Los organismos nacionales competentes llevarán un registro nacional de los transportistas autorizados, así como de vehículos habilitados y unidades de carga que operan en su país. Asimismo, llevarán un control de las modificaciones, suspensiones o cancelaciones.

CAPITULO XIV

DE LOS CENTROS NACIONALES O BINACIONALES DE ATENCION EN FRONTERA

Artículo 188.- Los Países Miembros adoptarán las medidas necesarias que permitan el establecimiento y organización de Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) o de Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF), en cada uno de los cruces de frontera habilitados para el transporte internacional por carretera.

Artículo 189.- Los organismos nacionales competentes adoptarán las acciones necesarias para su funcionamiento, conjuntamente con las autoridades nacionales de los distintos sectores que ejercen el control y prestan servicios complementarios en las fronteras.

Para la prestación de los servicios que deben proporcionar los CENAF o los CEBAF, los organismos nacionales competentes, conjuntamente con las demás autoridades referidas en el párrafo anterior, adoptarán manuales de procedimiento binacionales que faciliten su funcionamiento.

CAPITULO XV

DEL REGISTRO ANDINO DE TRANSPORTISTAS AUTORIZADOS Y DE VEHICULOS HABILITADOS

Artículo 190.- Créase un Registro Andino de Transportistas Autorizados, así como de Vehículos Habilitados y de Unidades de Carga, los que estarán a cargo de la Junta del Acuerdo de Cartagena, quien adoptará las acciones necesarias para su organización y funcionamiento.

Artículo 191.- Los organismos nacionales competentes proporcionarán oportuna y regularmente a la Junta del Acuerdo de Cartagena la información necesaria para la implementación de los Registros establecidos en el artículo anterior.

Dicha información consistirá en: nombre del transportista autorizado; nombre y dirección del representante legal y dirección de la oficina principal de la empresa; Certificados de Idoneidad y Permisos de Prestación de Servicios; Permisos Especiales de Origen y Complementario para Transporte Internacional por Cuenta Propia, así como de sus cancelaciones, renovaciones, caducidad y modificaciones que se introduzcan.

También informarán a la Junta sobre la habilitación de los vehículos y el registro de las unidades de carga que conforman la flota de los transportistas autorizados o de las empresas que prestan el servicio de transporte internacional por cuenta propia, su retiro o desvinculación y la modificación de sus características.

Los organismos nacionales competentes mantendrán actualizada la información suministrada a la Junta del Acuerdo de Cartagena.

CAPITULO XVI

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 192.- Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden libertad para la prestación del servicio de transporte bajo la figura de Transporte Internacional por Cuenta Propia, así como el libre tránsito a los vehículos habilitados y unidades de carga registradas que presten dicho servicio.

Artículo 193.- Podrán realizar transporte internacional por cuenta propia solamente las empresas constituidas y establecidas en uno de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, cuyo giro comercial no sea el transporte de mercancías mediante retribución y siempre que los bienes a transportar sean de su propiedad o para su consumo o transformación.

Artículo 194.- Para realizar transporte internacional por cuenta propia, la empresa interesada deberá solicitar Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia y Permiso Especial Complementario para Transporte Internacional por Cuenta Propia ante los organismos nacionales competentes de los Países Miembros de origen y destino de las operaciones, respectivamente.

Artículo 195.- El Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia tendrá una vigencia de dos años, y podrá ser renovado por periodos iguales a solicitud de la empresa. La vigencia del Permiso Especial Complementario para Transporte Internacional por Cuenta Propia está sujeta a la del Permiso Especial de Origen.

La forma de expedición y renovación de los Permisos, así como el procedimiento y requisitos para su otorgamiento, cancelación y demás aspectos relacionados con el servicio, serán establecidos mediante reglamento.

Artículo 196.- En las operaciones de transporte internacional por cuenta propia, la empresa utilizará vehículos de su propiedad o en arrendamiento financiero (leasing).

Artículo 197.- Los organismos nacionales competentes cancelarán los Permisos otorgados cuando se compruebe la prestación del servicio de Transporte Internacional por Cuenta Propia mediante retribución.

Artículo 198.- El transporte internacional por carretera de mercancías indivisibles cuyo volumen sobrepase los límites máximos permitidos, así como la utilización de vehículos no convencionales, requerirá de autorización específica del organismo nacional competente de los Países Miembros transitados.

La circulación de tales mercancías, así como de los vehículos sobredimensionados, se regirán por las normas y disposiciones nacionales de los Países Miembros transitados.

Artículo 199.- Los transportistas autorizados deberán presentar al organismo nacional competente de su país de origen, semestralmente, información estadística mensual respecto de las mercancías transportadas y viajes efectuados. La información globalizada será entregada a la Junta del Acuerdo de Cartagena.

La Junta del Acuerdo de Cartagena, previa opinión del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre, establecerá el formato correspondiente para la consignación de la información.

Artículo 200.- Cada País Miembro comunicará oportunamente a los organismos nacionales competentes de los demás Países Miembros las condiciones exigidas para la circulación de los vehículos habilitados y unidades de carga registradas, las cuales en ningún caso podrán ser más estrictas que las requeridas para la circulación de los vehículos matriculados de ese país.

Artículo 201.- Los vehículos habilitados que se encuentren prestando el servicio de transporte internacional no serán sometidos, en lugares distintos a los de frontera, a controles aduaneros, de migración, policiales y sanitarios.

Se exceptúa de lo dispuesto en el párrafo anterior, los controles que deban realizarse en el trayecto, por razones de seguridad nacional prevista en la ley o cuando exista evidencia de la comisión de infracciones aduaneras.

Artículo 202.- La oferta al público de servicio de transporte internacional, que se realiza por tramos nacionales, se considera publicidad engañosa y susceptible de las sanciones previstas en la legislación nacional del País Miembro respectivo.

Artículo 203.- Los Países Miembros, dentro de un plazo de ciento ochenta días calendario, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Decisión acordarán, bilateral o multilateralmente, los horarios y cualquier otro procedimiento operativo o de los servicios necesarios para el transporte internacional, en los cruces de frontera habilitados.

Dichos acuerdos deberán adoptarse en forma conjunta y coordinada entre las autoridades de transporte, aduana, migración, sanidad vegetal y animal, policía, y cualquier otra que ejerza el control.

Los Países Miembros adoptarán las medidas necesarias orientadas hacia la permanente e ininterrumpida atención en los cruces de frontera.

Artículo 204.- Los Países Miembros establecerán las normas necesarias para que la prestación de servicios por parte de los transportistas autorizados se realice en igualdad de condiciones de competencia en el mercado.

Artículo 205.- El transporte internacional de mercancías por carretera, es reconocido por los Países Miembros como un servicio de exportación.

Artículo 206.- En la aplicación de la presente Decisión los Países Miembros realizarán los esfuerzos necesarios para procurar soluciones adecuadas que permitan resolver los problemas derivados del enclaustramiento geográfico de Bolivia.

Artículo 207.- En el transporte internacional de mercancías por carretera, los transportistas autorizados no podrán prestar servicio de transporte de paquetes postales, giros, valores y encomiendas.

Artículo 208.- En los casos no previstos en la presente Decisión y sus normas complementarias, son de aplicación las leyes y reglamentos nacionales de los correspondientes Países Miembros.

Artículo 209.- Cualquier modificación en el nombre o denominación, o cambio en la designación del organismo nacional competente, así como de los demás organismos nacionales que intervienen en el control de las operaciones de transporte internacional, deberá ser comunicada a la Junta del Acuerdo de Cartagena y a los otros Países Miembros por intermedio de los correspondientes Organos de Enlace.

CAPITULO XVII

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 210.- La Junta del Acuerdo de Cartagena, previa opinión del CAATT, aprobará mediante Resolución los reglamentos y los formatos de las autorizaciones y documentos de transporte que sean necesarios para el cumplimiento de las normas establecidas en la presente Decisión.

Asimismo, podrá modificar los formatos y la información consignada en ellos.

Artículo 211.- La Junta del Acuerdo de Cartagena, previa opinión del CAATT, cuando lo considere necesario, fijará mediante Resolución los riesgos a ser cubiertos y los montos de cobertura de las pólizas de seguro a ser utilizadas en las operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera.

Artículo 212.- Las definiciones contenidas en la Decisión sobre Tránsito Aduanero Internacional y las correspondientes a límites de peso, dimensiones y otras características de los vehículos a ser destinados al transporte internacional, cuyos conceptos son utilizados en esta norma, son aplicables a la presente Decisión.

Artículo 213.- A los efectos de la presente Decisión y en particular, en lo relativo a la habilitación, registro, autorización, responsabilidad y garantías, las cooperativas serán consideradas como una unidad empresarial, independientemente del estatus legal que corresponda a cada uno de sus miembros individualmente considerados y de la propiedad de sus vehículos.

CAPITULO XVIII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 214.- La presente Decisión sustituye a la Decisión 257 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.

Artículo 215.- La presente Decisión entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA: Los Países Miembros, a propuesta de la Junta, dentro de un plazo de noventa días calendario, contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Decisión, aprobarán una Norma Comunitaria que establezca las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados.

SEGUNDA: Los Países Miembros, a propuesta de la Junta, dentro de un plazo de ciento ochenta días calendario, contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Decisión, aprobarán una Norma Comunitaria que regule el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera.

TERCERA: Los Certificados de Idoneidad y los Permisos de Prestación de Servicios con sus Anexos y los Certificados de Habilitación de los vehículos, otorgados conforme las Decisiones 257 y 358 de la Comisión, mantendrán su vigencia hasta su vencimiento. Los transportistas autorizados con sesenta días de anticipación a dicho vencimiento, deberán solicitar a los organismos nacionales competentes respectivos su renovación, debiendo actualizar sólo la información y documentos que sean necesarios.

CUARTA: La Junta del Acuerdo de Cartagena, previa opinión del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre, en un plazo no mayor de noventa días calendario contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Decisión, adoptará mediante Resolución los criterios para calificar la idoneidad del transportista autorizado, determinar la capacidad mínima de carga útil en vehículos propios y vinculados y establecer los requisitos del contrato de vinculación.

QUINTA: Las disposiciones de la Decisión 358 que no se opongan a la presente Decisión, mantendrán su vigencia en tanto la Junta del Acuerdo de Cartagena no adopte, mediante Resolución, el reglamento de esta última.

Dada en la ciudad de Lima, a los diecisiete días del mes de enero de mil novecientos noventa y siete.

MERCOSUR/GMC/RES N° 62/97

CONDICIONES GENERALES DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL (OTM) EN EL AMBITO DE MERCOSUR - DAÑOS A LA CARGA

VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto, la Decisión N° 15/94 del Consejo del Mercado Común y la Recomendación N° 3/97 del SGT N° 4 “Asuntos Financieros”.

CONSIDERANDO:

Que hubo consenso en el referido Subgrupo de Trabajo sobre las condiciones generales del seguro de responsabilidad civil del operador de transporte multimodal (OTM) - daños a la carga.

EL GRUPO MERCADO COMUN

RESUELVE:

Art. 1 Aprobar las Condiciones Generales del Seguro de Responsabilidad Civil del Operador de Transporte Multimodal (OTM) - Daños a la Carga, que figura como Anexo y forma parte de la presente Resolución.

XXVIII GMC - Montevideo, 13/XII/97

CONDICIONES GENERALES DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL (OTM) EN EL AMBITO DE MERCOSUR DAÑOS A LA CARGA.

TITULO I

OBJETO DEL SEGURO Y RIESGOS CUBIERTOS

1. La presente póliza asegura al Operador de Transporte Multimodal, hasta el límite máximo de la suma asegurada, el reembolso de las reparaciones pecuniarias, por las cuales, por disposición de las normas legales y por el Acuerdo sobre Transporte Multimodal, en el ámbito del Mercosur, fuera él responsable en virtud de pérdidas o daños ocasionados a los bienes o mercaderías que le fueran entregadas para el transporte, de acuerdo con el documento de Conocimiento de Transporte Multimodal, desde que aquellas pérdidas o daños ocurrieren mientras los bienes y mercaderías estuvieren bajo su guarda o responsabilidad, con excepción de lo dispuesto en el punto 2 del Título I y los riesgos no cubiertos previstos en el Título II de esta Póliza

A los efectos de este seguro, entiéndese como Transporte Multimodal de Cargas o Transporte de Carga unitizada, aquel que está regido por un único contrato con la utilización de dos o más modalidades de transporte, a través del cual el Operador asume la responsabilidad de las mercaderías o bienes, bajo su custodia, desde el lugar en que los recibe hasta el destino final del viaje contratado, designado para entrega.

Operador de Transporte Multimodal de Cargas es toda persona jurídica, debidamente habilitada a operar en este tipo de transporte, que por sí o por sus representantes, actuando en su nombre, celebra un contrato de Transporte Multimodal asumiendo la responsabilidad por el cumplimiento integral del mismo.

El Conocimiento de Transporte Multimodal de cargas, emitido por el operador de transporte multimodal es el documento que formaliza el contrato de transporte multimodal y que a su vez rige toda la operación desde la recepción de la carga. bajo custodia del Operador de Transporte Multimodal, hasta su entrega en el destino mencionado en el Conocimiento.

2. Permanece también cubierta la responsabilidad del Asegurado por las pérdidas o daños sufridos por los bienes o mercaderías, a consecuencia de los riesgos de incendios, o explosión en los depósitos o almacenes usados por el Asegurado para unitización/consolidación y desunitización/desconsolidación o de tránsito de la carga objeto de transporte multimodal por el plazo máximo de 15 días contados desde la fecha de la descarga.

2.1. Habiendo necesidad de almacenamiento por plazo superior a 15 días el asegurado, antes de expirar el mismo, deberá solicitar la prórroga de la cobertura por la cual será facturada la prima adicional correspondiente.

TITULO II RIESGOS NO CUBIERTOS

1. Están expresamente excluidas del presente seguro la cobertura de responsabilidad de las pérdidas o daños provenientes directo o indirectamente de:

a) dolo o culpa grave del Asegurado, de sus proponentes, empleados o de sus representantes.

b) caso fortuito o fuerza mayor

c) inobservancia a disposiciones que disciplinan el Transporte Multimodal de cargas.

d) robo total o parcial, hurto calificado y hurto simple, mientras las mercaderías o bienes permanecieren en los almacenes o depósitos utilizados por el Asegurado.

e) extravío de volúmenes enteros.

f) transporte efectuado en vehículos, embarcaciones, aeronaves u otros medios inadecuados para la seguridad de la carga.

g) contrabando, comercio y embarques ilícitos o prohibidos, mal acondicionamiento, embalaje insuficiente o inadecuado

h) medidas sanitarias, o desinfecciones, fumigaciones, invernada., cuarentena., demora

i) vicio propio o de la naturaleza de los objetos transportados, influencia de temperatura, moho, disminución natural de peso, oxidación, roeduras u otros estragos causados por animales, vermes, insectos o parásitos, contaminación o contacto con otras mercaderías.

j) tumultos, huelgas, "lock out", motines, barricadas, arresto, prisión o capturas, secuestro, detención, embargo, empeño, aprehensión, apropiación, confiscación, nacionalización. destrucción o requisación provenientes de cualquier acto de autoridad de hecho o de derecho, civil o militar, y en general. todo y cualquier acto o consecuencia de esos hechos hostilidades u operaciones bélicas que hayan sido precedidas de declaración de guerra o no. guerra civil, revolución, rebelión., insurrección o agitación civil así como piratería, minas, torpedos, bombas y otros instrumentos de guerra; tanto como actos practicados por cualquier persona actuando por parte de, o en relación con cualquier organización cuyas actividades tendieran a derrocar por la fuerza al gobierno o instigar a que se quede, mediante perturbación del orden político y social del país, por medio de actos de terrorismo, subversión y guerrillas, saqueo o pillaje provenientes de los hechos referidos.

k) terremotos, maremotos, ciclones, erupciones volcánicas y otras convulsiones de la naturaleza con consecuencias catastróficas

l) radiaciones ionizantes o de contaminación por la radioactividad de cualquier combustible nuclear, resultante de combustión de materia nuclear.

2. Los riesgos previstos en los puntos d) y e) del Ítem 1 de este Título, podrán ser cubiertos mediante pago de premios adicionales e inclusión de cláusula particular específica.

TITULO III COMIENZO Y FIN DE LOS RIESGOS

1. La cobertura concedida por el presente contrato tiene inicio en el momento en que los bienes o mercaderías son recibidas por el Operador para transporte, mediante la emisión del Conocimiento de Transporte Multimodal y continúa durante todo el curso de la operación contratada con su entrega al consignatario, en el local designado en el Conocimiento.

2. La cobertura de la permanencia de los bienes o mercaderías en los almacenes o depósitos utilizados por el Asegurado o sus proponentes o sus representantes para unitización/consolidación y desunitización/desconsolidación o de tránsito de la carga objeto de transporte multimodal, tendrá un plazo máximo de duración de 15 (quince) días corridos por una o más permanencia, pudiendo prorrogarse mediante aviso previo y pago del premio adicional facturado.

3. La cobertura se extiende, aún, a los itinerarios iniciales y complementarios de colecta y entrega.

**TITULO IV
BIENES O MERCADERIAS NO CONTEMPLADAS POR LA COBERTURA
DEL PRESENTE CONTRATO DE SEGURO**

El Asegurador no responde por las pérdidas o daños ocurridos en toda operación que implique transporte de dinero en moneda o papel, oro, plata y otros metales preciosos y sus aleaciones (trabajadas o no), perlas, piedras preciosas y semi preciosas, joyas, diamante industrial, manuscritos, cualquier documento, cheques, letras, títulos de crédito, valores mobiliarios, billetes de lotería, sellos y estampillas, colecciones, clichés, matrices, croquis, diseños y planos técnicos.

**TITULO V
LIMITE MAXIMO DE RESPONSABILIDAD**

El límite máximo de Responsabilidad, por evento, asumido por el Asegurador, será fijado en las condiciones particulares, de común acuerdo con el Asegurado, obligándose el mismo a dar aviso con antelación y por escrito a la Aseguradora de las eventuales operaciones que sobrepasen el capital asegurado, bajo pena de no tener cobertura por la diferencia.

**TITULO VI
CAPITAL ASEGURADO**

1. Convienen los contratantes que el Capital Asegurado corresponderá a los valores integrales de los bienes o mercaderías declaradas en los Conocimientos de transporte multimodal, objeto de las declaraciones previstas en el Ítem VII.
2. En el caso de Conocimiento sin valor declarado la responsabilidad de esta Aseguradora quedará limitada a los valores establecidos en el Acuerdo sobre Transporte Multimodal, para la responsabilidad del Operador.

**TITULO VII
DECLARACIONES**

1. El Asegurado se obliga a declarar, en el formulario respectivo, todos los bienes o mercaderías comprendidas por esta póliza y, también, a entregar a la Aseguradora, mediante comprobante fehaciente, copia del Formulario de Declaración junto con una copia fiel de los Conocimientos de Transporte Multimodal expedido por el Asegurado en el día precedente.
2. Los formularios de Declaración inutilizados serán enviados a la Aseguradora, el mismo día de la entrega de la declaración con número inmediatamente superior a aquellos.
3. Las Declaraciones no modifican las condiciones del contrato del seguro. considerándose nulas estipulaciones contrarias a las convenidas en la póliza, o no previstas en ésta.

**TITULO VIII
PLURALIDAD DE SEGUROS**

1. Si el Asegurado tuviere contratado más de un seguro, cubriendo la misma responsabilidad de la presente póliza, con más de un Asegurador, deberá informar, en el término de 5 días corridos, a cada uno la existencia de todos los seguros contratados indicando el nombre de los aseguradores y los respectivos capitales asegurados, bajo la pena de nulidad de este contrato.

En caso de siniestro, cada asegurador participará proporcionalmente a la responsabilidad asumida, para el pago de la indemnización correspondiente.

2. Bajo ninguna hipótesis el Asegurado podrá pretender, en el conjunto, una indemnización superior al valor de los daños sufridos por los bienes o mercaderías objeto del transporte multimodal.

3. Son nulos los contratos celebrados con la intención de enriquecimiento ilícito, sin perjuicio del derecho de los aseguradores de recibir los premios correspondientes a las pólizas.

TITULO IX SINIESTRO

1. En caso de siniestro cubierto por esta póliza, el Asegurado se obliga a cumplir las siguientes disposiciones:

- a) Dar inmediato aviso al Asegurador, por escrito, en el plazo de tres (3) días hábiles, contados desde la fecha del siniestro, a menos que se compruebe la imposibilidad por motivo de fuerza mayor o caso fortuito.
- b) Adoptar todas las providencias que no puedan esperar y a su alcance para resguardar los intereses comunes e impedir el agravamiento de los perjuicios.
- c) Proporcionar al Asegurador todas las informaciones y esclarecimientos necesarios para la determinación de la causa, naturaleza y extensión de los daños, colocando a su disposición los documentos necesarios para la liquidación del siniestro.
- d) Dar inmediato conocimiento al Asegurador de cualquier acción civil o penal propuesta en su contra o de sus proponentes o representantes, a no más tardar el primer día hábil siguiente al de la notificación, remitiendo copia de las notificaciones recibidas y nominando, de común acuerdo, los abogados de la defensa

2. Aunque las negociaciones y actos relativos a la liquidación con los reclamantes, sean tratados por el Asegurado, el Asegurador se reserva el derecho de dirigir los entendimientos o intervenir en cualquier fase del curso de las providencias o negociaciones.

3. El Asegurado queda obligado a colaborar con el Asegurador para permitir la práctica de cualquier acto necesario o considerado indispensable por el Asegurador, con el fin de ajustar, remediar o reducir fallas o inconvenientes, cooperando espontáneamente y de buena voluntad para la solución correcta de los litigios.

4. Está vedado al Asegurado transigir, pagar o tomar otras providencias que puedan influir en el resultado de las negociaciones o litigios, salvo en el caso que estuviera expresamente autorizado por el Asegurador.

TITULO X DEFENSA EN JUICIO CIVIL

1. El Asegurador, a su juicio, asumirá o no la defensa civil del Asegurado:

Si el Asegurador asume la defensa, deberá manifestarse, mediante aviso, por escrito, dentro de cinco días hábiles contados a partir del recibo de la información y documentación referente a la acción, y nombrar abogado(s) quedando el Asegurado obligado a otorgarle(s) la competente o correspondiente autorización o poder antes de los vencimientos de los plazos para contestar la acción y cumplimiento de los demás plazos procesales previstos en la ley.

2. Si el Asegurador no asume la defensa, conforme lo previsto en el Ítem 1, podrá intervenir en la acción, en calidad de asistente, dando las instrucciones necesarias. En esa hipótesis, el Asegurado queda obligado a asumir su propia defensa, nominando abogado(s) de común acuerdo con el Asegurador

3. El Asegurador reembolsará las costas judiciales y honorarios del abogado(s) de defensa del Asegurado nominado de común acuerdo; y del reclamante y en este caso solamente cuando el pago provenga de sentencia judicial o acuerdo autorizado por el asegurador en proporción a la suma asegurada fijada en la póliza, de la diferencia entre ese valor y la cuantía por la cual el asegurado es civilmente responsable, en los términos del Título 1, Objeto del Seguro y Riesgo Cubierto.

4. En la hipótesis de que el Asegurado y el Asegurador nominen abogados diferentes, cada uno asumirá individualmente los gastos integrales por tales contrataciones.

TITULO XI LIBERACION DE RESPONSABILIDAD

El asegurador quedará exonerado de todo y cualquier responsabilidad u obligación, derivada de este seguro, sin reembolso alguno al Asegurado cuando éste o sus representantes, proponentes o empleados:

- a) Transgredieren los plazos, no hicieren las comunicaciones debidas o no cumplieren cualquiera de las obligaciones exigidas por las Condiciones del presente seguro.
- b) Exageraren de mala fe los daños causados por siniestros, desviar u ocultar, todo o en parte, los bienes o mercaderías sobre las cuales se refiera la reclamación.
- c) Dificultaren cualquier examen o diligencia para salvamento o recuperación de derechos contra terceros o para reducción de los riesgos y perjuicios.
- d) Practicaren cualquier fraude o falsedad que haya influido en la aceptación del riesgo o en las Condiciones del Seguro.
- e) Inobservancia de lo dispuesto en el Título VII

TITULO XII INSPECCIONES

El Asegurador podrá proceder, en cualquier momento, a las inspecciones y verificaciones que considere necesarias o convenientes, con relación al seguro y al premio y el Asegurado asume la obligación de proporcionar las aclaraciones, los elementos y las pruebas que le fueren solicitados por el Asegurador.

TITULO XIII REEMBOLSO

1. Si el Asegurador no liquida directamente el reclamo, podrá autorizar al Asegurado a efectuar el pago correspondiente, en cuyo caso queda obligado al reembolso en el plazo de 10 (diez) días corridos a contarse desde la presentación de la prueba del pago.

2. El reembolso podrá ser acrecentado por las despesas de socorro y salvamento, almacenaje, guarda, reembaraje y otros que hayan sido hechos para salvaguardar los bienes o mercaderías, y las correspondientes medidas solicitadas por el Asegurador.

TITULO XIV RESCISION

El presente contrato puede ser rescindido en cualquier momento, por cualquiera de las partes, mediante aviso previo de 30 (treinta) días corridos, por escrito con excepción de los riesgos en curso.

TITULO XV SUBROGACION

Al pagar la correspondiente indemnización, a consecuencia de un siniestro cubierto por la presente póliza, el Asegurador quedará automáticamente subrogado, hasta el monto de la indemnización, en todos los derechos y acciones que correspondieren al Asegurado contra terceros, obligándose el mismo a facilitar los medios para el pleno ejercicio de esta subrogación. El Asegurador no puede valerse del instituto de la subrogación en perjuicio del Asegurado.

TITULO XVI PRESCRIPCION

Toda reclamación con fundamento en la presente póliza prescribe en los plazos y en la forma que la legislación de cada país signatario del Convenio establezca.

TITULO XVII
FORO COMPETENTE

El Foro competente será aquel determinado en las Condiciones Particulares de esta póliza.

TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCADERÍAS

Ley 24.921

Sancionada: Diciembre 9 de 1.997.

Promulgada de Hecho: Enero 7 de 1.998.

Boletín Oficial: Enero 12 de 1.998.

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de Ley:

CAPÍTULO I

AMBITO DE APLICACIÓN

ARTICULO 1°- La presente ley se aplica al transporte multimodal de mercaderías realizado en el ámbito nacional y al transporte multimodal internacional de mercaderías cuando el lugar de destino previsto contractualmente por las partes se encuentre situado en jurisdicción de la República Argentina.

ARTICULO 2°- A los fines de la presente ley, se entiende por:

- a) Transporte multimodal de mercaderías: El que se realiza en virtud de un contrato de transporte multimodal utilizando como mínimo, dos modos diferentes de porteo a través de un solo operador, que deberá emitir un documento único para toda la operación, percibir un solo flete y asumir la responsabilidad por su cumplimiento, sin perjuicio de que comprenda además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenada, manipulación o entrega al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados en origen y destino, incluso los de consolidación y desconsolidación de las mercaderías, cumplimentando las normas legales vigentes;
- b) Modo de transporte. Cada uno de los distintos sistemas de porte de mercaderías por vía acuática, aérea, carretera o ferroviaria, excluidos los meramente auxiliares;
- c) Operador de transporte multimodal. Toda persona, porteador o no, que por sí o a través de otro que actúe en su nombre, celebre un contrato de transporte multimodal actuando como principal y no como agente o en interés del expedidor o de transportadores que participen de las operaciones de transporte multimodal, asumiendo la responsabilidad por el cumplimiento del contrato;
- d) Depositario. La persona que recibe la mercadería para su almacenamiento en el curso de ejecución de un contrato de transporte multimodal;
- e) Transportador o porteador efectivo. Toda persona que realiza total o parcialmente un porteo de mercaderías en virtud de un contrato celebrado con el operador de transporte multimodal para el cumplimiento de un transporte multimodal;

f) Estación de transferencia o interfaces. Una instalación, tal como la de puertos fluviales, lacustres, marítimos, depósitos fiscales, almacenes, puertos secos, aeropuertos, playas para el transporte terrestre ferroviario o carretero u otras similares, sobre la que convergen distintos modos de transportes, con adecuada infraestructura y dotada de equipos para el manipuleo de las cargas y sus respectivos embalajes (contenedores, paletas, bolsas o cualquier otro que pudiere utilizarse), aptos para realizar la transferencia de un modo a otro de transportes en forma eficiente y segura;

g) Terminal de cargas. Una estación de transferencia en la que se pueden almacenar los contenedores u otras unidades de carga y donde se pueden realizar tareas de unitarización de cargas, llenado y vaciado, como así también de consolidación de contenedores y otras unidades de carga;

h) Unidad de carga. La presentación de las mercaderías objeto de transporte, de manera que puedan ser manipuladas por medios mecánicos;

i) Contrato de transporte multimodal. El acuerdo de voluntades en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal de las mercaderías;

j) Documento de transporte multimodal. El instrumento que hace prueba de la celebración de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercaderías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas del contrato;

k) Expedidor. La persona que celebra un contrato de transporte multimodal de mercaderías con el operador de transporte multimodal, encomendando el transporte de las mismas;

l) Consignatario. La persona legítimamente facultada para recibir las mercaderías;

m) Destinatario. La persona a quien se le envían las mercaderías, según lo estipulado en el correspondiente contrato;

n) Mercadería. Bienes de cualquier clase susceptibles de ser transportados, incluidos los animales vivos, los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalare análogos, que no hayan sido suministrados por el operador de transporte multimodal.

o) Tomar bajo custodia. El acto de colocar físicamente las mercaderías en poder del operador de transporte multimodal, con su aceptación para transportarlas de conformidad con el documento de transporte multimodal, las leyes, los usos y costumbres del comercio del lugar de recepción;

p) Entrega de la mercadería. El acto por el cual el operador de transporte multimodal pone las mercaderías a disposición efectiva y material del consignatario de conformidad con el contrato de transporte multimodal, las leyes y los usos y costumbres imperantes en el lugar de entrega;

q) Unitarización. El proceso de ordenar y acondicionar correctamente la mercadería en unidades de carga para su transporte;

r) Bulto. Acondicionamiento de la mercadería para facilitar su identificación o individualización independientemente del embalaje que lo contenga.

CAPÍTULO III

DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

ARTICULO 3°- Emisión. El operador de transporte multimodal o su representante, deberá emitir un documento de transporte multimodal, dentro de las veinticuatro (24) horas de haber recibido la mercadería para el transporte, contra la devolución de los recibos provisorios que se hubieran suscrito. La emisión del documento de transporte multimodal no impedirá que se extiendan además otros documentos relativos al transporte o a servicios que se podrán prestar durante la ejecución del transporte multimodal, pero tales documentos no reemplazan al documento de transporte multimodal.

ARTICULO 4°- Forma. Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma negociable podrá ser, a la orden, al portador o nominativo y es transferible con las formalidades y efectos que prescribe el derecho común para cada una de las mencionadas categorías de papeles de comercio. Si se emite un juego de varios originales, se indicará expresamente en el cuerpo del documento de transporte multimodal el número de originales que componen el juego, debiendo constar en cada uno de ellos la leyenda "Original". Si se emiten copias, cada una de ellas deberá llevar la mención "Copia No Negociable".

ARTICULO 5°- Contenido. El documento de transporte multimodal deberá mencionar:

a) Nombre y domicilio del operador de transporte multimodal;

b) Nombre y domicilio del expedidor;

c) Nombre y domicilio del consignatario;

d) Nombre y domicilio de la persona o entidad a quien deba notificarse la llegada de la mercadería;

e) El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de trasbordo, si se conocieran al momento de la emisión del documento de transporte multimodal;

f) El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercaderías bajo su custodia;

g) Fecha o plazo en que la mercadería debe ser entregada en su lugar de destino, si tal fecha o plazo ha sido convenido expresamente;

- h) Una declaración por la que se indica si el documento de transporte multimodal es original o no negociable. Las copias negociables u originales deberán ser firmadas por el operador de transporte multimodal y por el expedidor, o por las personas autorizadas a tal efecto por ellos;
- i) Número de originales emitidos, indicándose en las copias que se presenten, la mención "Copia No Negociable";
- j) La naturaleza de las mercaderías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, nocivo o contaminante;
- k) Número de bultos o piezas y su peso bruto si correspondiere;
- l) El estado y condición aparente de las mercaderías;
- m) El lugar de pago, la moneda de pago y el flete convenido, desglosándose los tramos internos o domésticos de los tramos internacionales, a los efectos del cálculo de la base imponible para el pago de aranceles y tributos;
- n) El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal;
- o) La firma del operador de transporte multimodal o de quien extienda el documento de transporte multimodal en su representación.

ARTICULO 6°- Firma. El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de transporte multimodal o por una persona autorizada a tal efecto por él, cuya firma deberá estar registrada en el registro de operadores de transporte multimodal. La reglamentación decidirá la oportunidad, condiciones y características para el uso de documentación electrónica, garantizando la seguridad jurídica.

ARTICULO 7°- Derechos del tenedor legítimo. El tenedor legítimo del documento de transporte multimodal, tiene derecho a disponer de la mercadería respectiva durante el viaje y exigir su entrega en destino.

ARTICULO 8°- Efectos. La emisión del documento de transporte multimodal, sin las reservas del artículo siguiente apareja la presunción de que las mercaderías fueron recibidas en aparente buen estado y condición, de acuerdo a las menciones del documento de transporte multimodal. La presunción indicada admite prueba en contrario.

Sin embargo dicha prueba no será admitida cuando el documento de transporte multimodal haya sido transferido a un tercero de buena fe, incluido el consignatario.

ARTICULO 9°- Cláusula de reserva. El operador de transporte multimodal podrá expresar reservas fundadas en el documento, cuando tenga sospechas razonables respecto a la exactitud de la descripción de la carga (marcas, números, cantidades, peso, volumen o cualquier otra identificación o descripción

de las mercaderías que pudiera corresponder) hecha por el expedidor, o cuando la mercadería o su embalaje no presenten adecuadas condiciones físicas de acuerdo con las necesidades propias de la mercadería y las exigencias legales de cada modalidad a ser utilizada en el transporte.

ARTICULO 10°- Cartas de garantías. Son válidas entre el expedidor y el operador de transporte multimodal las cartas de garantías extendidas por el primero, pero no pueden ser opuestas a terceros de buena fe. Son nulas las cartas de garantías que se emitan para perjudicar los derechos de un tercero o que contengan estipulaciones prohibidas por la ley.

ARTICULO 11°- Omisiones. La omisión en el documento de transporte multimodal de uno o varios datos a los que se refiere el artículo 5° no afectará la naturaleza jurídica de este documento, a condición de que se ajuste a la norma del inciso j) del artículo 2° y permita el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 7° y 8° de esta ley.

ARTICULO 12°- Valor declarado. El expedidor podrá declarar, antes del embarque, la naturaleza y el valor de la mercadería y exigir que tal declaración sea insertada en el documento de transporte multimodal. Esta declaración expresa constituye una presunción respecto al valor de la mercadería, salvo prueba en contrario que pueda producir el operador de transporte multimodal o, en su caso, el transportador efectivo, o el titular de la estación de transferencia o el titular de la estación de carga.

ARTICULO 13°- Entrega de la mercadería. La entrega de la mercadería sólo podrá obtenerse del operador de transporte multimodal o de la persona que actúe por cuenta de éste, contra la devolución del documento de transporte multimodal negociable debidamente endosado de ser necesario.

El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar la mercadería si, habiéndose emitido el documento de transporte multimodal en un juego de varios originales, el operador o la persona que actúe por cuenta de éste, ha entregado de buena fe la mercadería contra la devolución de uno de esos originales.

ARTICULO 14°- Personas que pueden recibir la entrega. El operador de transporte multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercaderías sean entregadas a:

a) La persona que presente uno de los originales del documento de transporte multimodal, cuando éste fuere emitido en forma negociable al portador;

b) La persona que presente uno de los originales del documento de transporte multimodal debidamente endosado, cuando el documento de transporte multimodal fuera emitido en forma negociable a la orden:

c) La persona determinada en el documento de transporte multimodal que fuera emitido en forma negociable a nombre de esa persona con comprobación previa de su identidad y contra la presentación de uno de los originales del mencionado documento. Si el documento fuese endosado a la orden o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el punto b).

CAPÍTULO IV

RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

ARTICULO 15°- Ambito de aplicación temporal de la ley. La responsabilidad del operador de transporte multimodal se extiende desde que recibe la mercadería bajo su custodia por sí o por la persona destinada al efecto y finaliza una vez verificada la entrega a las personas indicadas en el artículo 14, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, las leyes y los usos y costumbres imperantes en el lugar de entrega.

ARTICULO 16°- Extensión de la responsabilidad. El operador de transporte multimodal será responsable por las acciones u omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones o de cualquier otra persona cuyos servicios tenga contratados para el cumplimiento del contrato.

ARTICULO 17°- Pérdida, daño o demora en la entrega. El operador de transporte multimodal será responsable de la pérdida total o parcial, del daño de la mercadería o la demora, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o la demora, se produjo cuando la mercadería estaba bajo su custodia.

El operador de transporte multimodal sólo será a responsable por los perjuicios resultantes de la demora, si el expedidor hubiera hecho una declaración de interés de la entrega en plazo determinado y si la misma hubiese sido aceptada por el operador de transporte multimodal.

ARTICULO 18°- Demora en la entrega. Pérdida. Se considera que hay demora en la entrega de la mercadería si ésta no ha sido entregada en el lugar de destino previsto dentro del plazo expresamente convenido, o a falta de plazo expresamente convenido, dentro del que conforme con las circunstancias del caso sea exigible a un operador de transporte multimodal diligente. El expedidor o el consignatario, pueden considerar perdida la mercadería si no ha sido entregada dentro de los noventa (90) días siguientes a la expiración del plazo de entrega.

ARTICULO 19°- Daños localizados. Remisión normativa. Cuando se demuestre que el daño, la pérdida o la demora, se ha producido en un modo determinado de transporte, con respecto al cual la legislación específica establezca sistemas de responsabilidad y exoneración distintos de los previstos por esta ley, las causales de exoneración de responsabilidad del operador de transporte multimodal serán las dispuestas en tal legislación.

ARTICULO 20°- Daños localizados. Solidaridad. Cuando se acredite en que modo de transporte o en que estación de transferencia se produjo el daño, la pérdida o la demora, el operador de transporte multimodal será solidariamente responsable con el transportador efectivo o con el titular de la estación de transferencia o con el depositario sin perjuicio del derecho del primero a repetir del transportador efectivo o del titular de la estación de transferencia o del depositario, lo que hubiere desembolsado en virtud de tal responsabilidad solidaria.

ARTICULO 21°- Daños no localizados. Causales de exoneración. Cuando no se pueda determinar en que modo de

transporte ocurrió la pérdida total o parcial de la mercadería, el daño o la demora en la entrega, o cualquier otro

incumplimiento del contrato de transporte multimodal, el operador de transporte multimodal se eximirá de responsabilidad si acredita que su incumplimiento fue causado por:

a) Vicio propio de la mercadería, incluyendo las mermas normales provenientes de sus propias características, pese al cuidadoso manipuleo y transporte;

b) Defectos o deficiencias de embalaje; que no sean aparentes;

c) Culpa del expedidor, consignatario o propietario de la mercadería o de sus representantes;

d) Caso fortuito o de fuerza mayor. El transportador deberá probar que él o su representante han adoptado todas las medidas para evitar el daño;

e) Huelgas, motines o "lock-out" efectuados por terceros;

f) Orden de una autoridad pública que impida o retrase el transporte, por un motivo no imputable a la responsabilidad del operador de transporte multimodal.

ARTICULO 22°- Cuantía de la indemnización. Para establecer la indemnización por pérdida o daño de la mercadería se fijará la misma según el valor de ésta en el lugar y en el momento de la entrega pactada en el documento de transporte multimodal.

En caso de demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17, el operador de transporte multimodal perderá el valor del flete de la mercadería que hubiera sufrido demora, sin perjuicio de la obligación de resarcir el mayor daño probado que se hubiere producido por tal causa.

ARTICULO 23°- Criterio para la valorización de la mercadería. El valor de la mercadería se determinará teniendo en cuenta la cotización que tenga en una bolsa de mercaderías o en su defecto observando el precio que tenga en el mercado, o si no se dispusiera de esa cotización ni de su precio, según el valor usual de mercadería de similar naturaleza y calidad, salvo que el expedidor haya hecho una declaración expresa respecto al valor de la mercadería en el documento de transporte multimodal en los términos del artículo 12.

ARTICULO 24°- Cuantía de la indemnización. Límite. La indemnización, si se demuestra que el daño por la pérdida total o parcial, la avería o la demora en la entrega, se produjo en los modos acuático o aéreo, no excederá los límites fijados por las normas específicas aplicables a tales modos.

Cuando en el desarrollo de un transporte multimodal, incluido estaciones de transferencia, depósitos o terminales de carga, no se pudiera identificar el momento en el cual se produjo el daño o cuando el mismo se produzca en los modos ferroviarios o carreteros, la indemnización no excederá el límite de cuatrocientos (400) pesos argentinos oro por bulto afectado.

En caso de transporte de mercadería a granel, el límite de responsabilidad será de cuatrocientos (400) pesos argentinos oro por unidad de flete.

Las partes podrán acordar en el momento de transporte multimodal un límite superior al indicado precedentemente.

Cuando la mercadería fuera acondicionada en un contenedor, en una paleta o en otro artefacto utilizado para la unitarización de la mercadería cada bulto o unidad de carga asentado en el documento de transporte multimodal como incluido en dicho contenedor, paleta o artefacto similar, será considerado para establecer la limitación de la responsabilidad por bulto o pieza.

ARTICULO 25°- Valor del argentino oro. La cotización oro será la oficial fijada por el órgano competente al momento de efectuarse la liquidación judicial o extrajudicial. En defecto de cotización oficial se determinará su valor por el contenido metálico y no por su valor numismático.

ARTICULO 26°- Responsabilidad acumulada. Límite. La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal no excederá los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercaderías.

ARTICULO 27°- Exoneración de responsabilidad por actos del poder público. El operador de transporte multimodal no responderá durante la ejecución del transporte por las demoras en la entrega o daños sufridos por la mercadería como consecuencia de la actuación de una autoridad administrativa o fiscal, tanto nacional como extranjera.

ARTICULO 28°- Pérdida del derecho a la limitación. El operador de transporte multimodal, el porteador efectivo y el depositario no podrán acogerse a la limitación de la responsabilidad prevista en esta ley, si se prueba que la pérdida, el daño o la demora en la entrega provinieron de una acción u omisión imputable al operador de transporte multimodal, al porteador efectivo, al depositario o sus dependientes con dolo o culpa grave.

ARTICULO 29°- Responsabilidad de los dependientes. Si la acción se promoviera contra empleados o agentes del operador de transporte multimodal o contra cualquier persona a la que se haya recurrido para la ejecución del contrato de transporte multimodal o para la realización de algunas de las prestaciones, ellos podrán oponer las mismas exoneraciones y límites de responsabilidad invocables por el operador de transporte multimodal. En este caso el conjunto de las sumas que los demandados deban abonar, no excederá del límite previsto en el artículo 24.

ARTICULO 30°- Responsabilidad extracontractual. Las disposiciones de esta ley se aplican tanto si la acción se funda en normas de responsabilidad extracontractual como responsabilidad contractual.

ARTICULO 31°- Cláusulas nulas. Es absolutamente nula y sin efecto, toda cláusula que exonere o disminuya la responsabilidad del operador de transporte multimodal, de los transportadores efectivos, de los depositarios o de las estaciones de transferencia de carga, por

pérdida, daño o demora sufrida por la mercadería o que modifique la carga de la prueba en forma distinta de la que surge de esta ley.

Esta nulidad comprende la de la cláusula por la cual el beneficio del seguro de la mercadería, directa o indirectamente, sea cedido a cualquiera de ellos. La nulidad de las cláusulas mencionadas no entraña la del contrato.

CAPÍTULO V

RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR

ARTICULO 32°- Imputabilidad. El expedidor no es responsable de los daños o pérdidas sufridos por el operador de transporte multimodal, o por las personas a las que éste recurra para la ejecución del contrato o para llevar a cabo algunas de las prestaciones, salvo que tales daños sean imputables con dolo o culpa al expedidor, sus agentes o sus subordinados.

ARTICULO 33°- Deber de información. En el momento en que el operador de transporte multimodal toma la mercadería bajo su custodia, el expedidor le deberá indicar con exactitud todos los datos relativos a la naturaleza general de la mercadería, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad.

ARTICULO 34°- Mercadería peligrosa. El expedidor debe señalar adecuadamente la mercadería peligrosa y sus envases, mediante etiquetas normalizadas o marcas y debe informar al operador de transporte multimodal sobre el carácter peligroso de la misma y sobre las precauciones que deban adoptar. De no hacerlo así, será responsable ante el operador de transporte multimodal de los perjuicios resultantes de la expedición de esa mercadería, la que en cualquier momento podrá ser descargada, destruida o transformada en inofensiva, según lo requieran las circunstancias o por orden de la autoridad pública, sin que ello de lugar a indemnización alguna.

ARTICULO 35°- Criterio para la clasificación de la mercadería peligrosa. La clasificación de mercadería peligrosa tendrá como base las recomendaciones de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) al respecto, tomando en cuenta las nueve clasificaciones que dicta la Organización Marítima Internacional (IMO).

ARTICULO 36°- Límites de la responsabilidad. El expedidor, el consignatario, sus dependientes y las personas de las que se sirven podrán ampararse en las mismas limitaciones de responsabilidad de las que se benefician el operador de transporte multimodal, el porteador efectivo o el depositario, sea que la acción se funda tanto en responsabilidad contractual como extracontractual. Las personas indicadas en el párrafo anterior perderán el derecho de acogerse a tales límites cuando hubieran actuado con dolo o culpa grave.

Cuando se accione contra más de una persona el límite de responsabilidad total no podrá exceder del que resulte aplicable.

ARTICULO 37°- Indemnización a favor del operador de transporte multimodal. El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en los artículos 5°, 33, 34 y 35. El derecho del operador de transporte multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto a cualquier persona distinta del expedidor.

ARTICULO 38°- Subsistencia de la responsabilidad del expedidor. El expedidor seguirá siendo responsable aún cuando haya transferido el documento de transporte multimodal.

CAPÍTULO VI

AVISO Y CONSTATACIÓN DE DAÑOS

ARTICULO 39°- Del aviso y su omisión. El consignatario, dentro de los cinco (5) días hábiles de recibida la mercadería, debe dar aviso al operador de transporte multimodal sobre la pérdida, daño o demora en la entrega. La falta de aviso generará la presunción de que la mercadería fue entregada tal como se encontraba descrita en el documento de transporte multimodal. Esta presunción admite prueba en contrario.

ARTICULO 40°- Inspección conjunta y determinación de daños o pérdidas. El operador de transporte multimodal y el consignatario están obligados, ante el pedido de uno de ellos, a hacer una revisión conjunta de las mercaderías para determinar las pérdidas o daños. Si las partes no se ponen de acuerdo en la redacción de la constancia escrita de tal revisión, cualquiera de ellas puede pedir una pericia judicial con el objeto de establecer la naturaleza de la avería, su origen y el monto.

CAPÍTULO VII

DEL EJERCICIO DE LAS PRETENSIONES

ARTICULO 41°- Prorroga de la jurisdicción. En los contratos de transporte multimodal que se celebren para realizar un transporte en el ámbito nacional y en los contratos de transporte multimodal internacionales en los que el lugar de destino previsto esté en jurisdicción argentina, es nula toda cláusula que establezca otra jurisdicción que la de los tribunales federales argentinos competentes. Sin embargo, es válido el sometimiento a tribunales o árbitros extranjeros si se acuerda después de producido el hecho generador de la causa.

ARTICULO 42°- Citación a terceros. El operador de transporte multimodal podrá pedir la citación de los transportistas efectivos o de los depositarios efectivos, a fin de que tomen intervención en el juicio, en el momento de la contestación de la demanda respectiva.

ARTICULO 43°- Prescripción, plazos y cómputos. Las acciones derivadas del contrato de transporte multimodal prescriben por el transcurso de un año, contado a partir del momento en que la mercadería fue o debió ser entregada a las personas indicadas en el artículo 14. Las acciones de repetición entre el operador de transporte multimodal y los transportadores efectivos,

o viceversa, podrán ser ejercitadas aún después de la expiración del plazo establecido precedentemente, aplicándose el que corresponda a la naturaleza de la relación.

Las acciones de repetición prescriben por el transcurso de un año, contado desde la fecha de notificación del pago extrajudicial realizado o de la fecha del laudo arbitral o sentencia definitiva que se dicte en la demanda iniciada.

CAPÍTULO VIII

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

ARTICULO 44°- Averías gruesas. Las normas de esta ley no afectan al régimen de las averías gruesas.

ARTICULO 45°- Régimen de contenedores. Sustitúyense los textos de los artículos 485, 486 y 487 de la ley 22.415 por los siguientes:

Artículo 485: A los efectos de esta ley se considerará contenedor a un elemento de equipo de transporte que:

- a) Constituya un compartimiento, total o parcialmente cerrado, destinado a contener y transportar mercaderías;
- b) Haya sido fabricado según las exigencias técnico-constructivas, de conformidad con las normas IRAM o recomendaciones COPANT o ISO u otras similares;
- c) Esté construido en forma tal que por su resistencia y fortaleza pueda soportar una utilización repetida;
- d) Pueda ser llenado y vaciado con facilidad y seguridad
- e) Esté provisto de dispositivos (accesorios) que permitan su sujeción o fijación y su manipuleo rápido y seguro en la carga, descarga y trasbordo de uno a otro modo de transporte;
- f) Sea identificable, por medio de marcas y números grabados con material indeleble, que sean fácilmente visualizables.

Artículo 486: La introducción, desplazamiento y extracción de contenedores del territorio aduanero general, el territorio aduanero especial, zonas francas y otros ámbitos geográficos en los que se aplique la legislación aduanera argentina, se realizará bajo responsabilidad de un agente de transporte aduanero, según los requisitos que establezca la reglamentación.

Artículo 487: En las condiciones previstas por los artículos 23, Inciso y) y 24 de la ley 22.415, la Administración Nacional de Aduanas reglamentará la utilización de los contenedores,

preservando la rapidez y economía del desplazamiento de estos equipos de transporte, la seguridad de la carga y el respeto de los acuerdos internacionales sobre la materia.

ARTICULO 46°- Admisión temporaria de contenedores. A efectos de racionalizar la utilización de los contenedores de matrícula extranjera, se establece como límite del régimen de admisión temporaria de los mismos, el plazo de 270 días corridos.

Vencido el plazo señalado, la autoridad aduanera procederá a penalizar al responsable de la admisión temporaria del contenedor con una multa diaria de cien pesos (\$ 100), por un plazo máximo de noventa (90) días, vencido el cual se procederá al remate del contenedor en infracción.

CAPÍTULO LX

Remisiones

ARTICULO 47°- Acción ejecutiva para obtener la entrega de la carga. Son de aplicación al contrato de transporte multimodal, en cuanto fueran pertinentes, las normas de la sección 5a del capítulo VIII del título IV de la Navegación 20.094, relativas a la acción ejecutiva para obtener la entrega de la carga.

ARTICULO 48°- Acción ejecutiva para obtener el pago del flete. Se aplicarán también al contrato de transporte multimodal, en cuanto fuera pertinente, las disposiciones referentes a la acción ejecutiva para obtener el cobro del flete contenidas en la sección 6a del capítulo VIII del título IV de la Ley de la Navegación 20.094, excepto lo dispuesto en el artículo 590.

CAPÍTULO X

REGISTRO DE OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL

ARTICULO 49°- Inscripción. Para ejercer la actividad de operador de transporte multimodal será indispensable estar inscrito en un registro de operadores de transporte multimodal a cargo de la autoridad nacional competente en el área de transporte.

ARTICULO 50°- Requisitos. Para inscribirse en el registro de operadores de transporte multimodal el interesado deberá presentar una solicitud ante la autoridad nacional competente, y acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Establecer domicilio o representación legal en territorio nacional;
- b) Acreditar y mantener un patrimonio mínimo en bienes registrables equivalente a 100.000 pesos;
- c) Estatuto legalizado con constancia de su inscripción ante la Inspección General de Justicia en caso de tratarse de una sociedad o matrícula de comerciante si se trata de una persona física;

d) Estar inscripto como agente de transporte aduanero y como operador de contenedores; respecto de estos requisitos se podrá suplir la inscripción por la presentación de un apoderado general ya inscripto ante los organismos correspondientes.

ARTICULO 51°- Seguros. Para poder desarrollar su actividad los operadores de transporte multimodal deberán contar con una póliza de seguro que cubra su responsabilidad civil en relación a las mercaderías bajo su custodia.

ARTICULO 52°- Vigencia de la inscripción. La inscripción en el registro mantendrá su vigencia en los términos del artículo 50, siempre que no medie una comunicación oficial por escrito de la autoridad competente del área de transportes al operador de transporte multimodal respecto de la cancelación o suspensión de su inscripción.

La vigencia de la inscripción en registro de operador de transporte multimodal ser de cinco años, renovables por períodos iguales.

ARTICULO 53°- Certificado de registro. La autoridad nacional competente extenderá el correspondiente certificado de registro o lo denegará mediante resolución fundada, dentro de un plazo que no excederá de 20 días hábiles, contados a partir de la fecha en que se acreditó el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 50.

ARTICULO 54°- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

DADA EL LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES,
A LOS NUEVE DIAS
DEL MES DE DICIEMBRE DEL AÑO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y SIETE.

- REGISTRADA BAJO EL N° 24.921 -

ALBERTO R. PIERRI. - EDUARDO MENEM. - Esther H. Pereyra Arandía de Pérez Pardo. -
Edgardo Piuzzi.

LEY No. 336
DICIEMBRE 20 DE 1996

Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

TITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES PARA LOS MODOS

DE TRANSPORTE

CAPITULO PRIMERO

Objetivos

Artículo 1º. La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Transporte Público Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo, Terrestre y su operación en el Territorio Nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.

Artículo 2º. La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte.

Artículo 3º. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándoles prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

CAPITULO SEGUNDO

Principios y Naturaleza

Artículo 4º. El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

Artículo 5º. El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.

El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente Estatuto.

Artículo 6. Por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional.

Artículo 7º. Para ejecutar operaciones de Transporte Multimodal nacional o internacional, el operador de Transporte Multimodal deberá estar previamente inscrito en el Registro que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte. Para obtener este registro, el solicitante deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos, relacionados con la calidad del modo de transporte, con el capital, agentes y representantes, cobertura de seguros de responsabilidad civil y demás que sean exigidos por las normas reglamentarias.

Los agentes o representantes en Colombia de operadores de Transporte Multimodal extranjeros, responderán solidariamente con sus representados o agenciados por el cumplimiento de las obligaciones y las sanciones que le sean aplicables por parte del Ministerio de Transporte.

En todo caso, la reglamentación a que se refiere este artículo estará sujeta a las normas internacionales adoptadas por el país y que regulen la materia.

Artículo 8º. Bajo la suprema dirección y Tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal. Así mismo el Ministerio de Transporte reglamentará todo lo pertinente al transporte turístico contemplado en la Ley 300 de 1996.

CAPITULO TERCERO

Creación y Funcionamiento de las Empresas de Transporte Público

Artículo 9º. El servicio público de Transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competentes. La prestación del servicio público de Transporte Internacional, a más de las normas nacionales aplicables para el caso, se regirá de conformidad con los Tratados, Convenios, Acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país para tal efecto.

Artículo 10. Para los efectos de la presente ley se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con

los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

Parágrafo. La constitución de la persona jurídica a que se refiere el presente artículo, no requerirá de autorización previa alguna por parte del Estado.

Artículo 11. Las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

La habilitación, para efectos de esta ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada Modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.

El Gobierno Nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la habilitación, en materia de organización y capacidad económica y técnica, igualmente, señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio.

Parágrafo. El Gobierno Nacional tendrá seis (6) meses a partir de la vigencia de la presente ley, para reglamentar la habilitación de cada Modo de transporte, y los prestadores del servicio público de transporte que se encuentren con Licencia de Funcionamiento tendrán dieciocho (18) meses a partir de la reglamentación para acogerse a ella.

Artículo 12. En desarrollo de lo establecido en el artículo anterior, para efectos de las condiciones sobre organización, deberán tenerse en cuenta, entre otros, la estructura establecida para la dirección y administración de la empresa, los sistemas de selección del recurso humano y la disponibilidad de las instalaciones adecuadas para su funcionamiento.

Para efectos de las condiciones de carácter técnico, se tendrán en cuenta, entre otras, la preparación especializada de quienes tenga a su cargo la administración y operación de la empresa, así como los avances técnicos utilizados para la prestación del servicio.

Para efectos de las condiciones sobre seguridad se tendrán en cuenta, entre otras, la implantación de programas de reposición, revisión y mantenimiento de los equipos, los sistemas de abastecimiento de combustibles y los mecanismos de protección a los pasajeros y a la carga.

Para efectos de las condiciones relacionadas con la capacidad financiera y origen de los recursos, se tendrán en cuenta, entre otras, las últimas declaraciones de renta y los estados financieros actuales y anteriores debidamente certificados, confrontando el capital pagado, patrimonio neto y bruto, los análisis financieros requeridos, así como los demás mecanismos establecidos por las disposiciones vigentes para verificar el origen del capital invertido.

Artículo 13. La habilitación es intransferible a cualquier título. En consecuencia, los beneficiarios de la misma no podrán celebrar o ejecutar acto alguno que, de cualquier manera, implique que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la que inicialmente le fue concedida, salvo los derechos sucesorales.

Artículo 14. La autoridad competente de cada Modo dispondrá de noventa (90) días a partir la fecha de la solicitud de la habilitación para verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos y

decidir sobre esta. La habilitación se concederá mediante resolución motivada en la que se especificarán las características de la empresa y del servicio a prestar. La habilitación se otorgará con la misma denominación invocada por los interesados desde el inicio de la actuación administrativa y cualquier modificación o cambio de aquélla sólo podrá hacerse con permiso previo de la autoridad competente, razón por la cual deberá llevarse un registro de los nombres y distintivos de las empresas.

Artículo 15. La habilitación será indefinida, mientras subsistan las condiciones originariamente exigidas para su otorgamiento en cuanto al cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos por las disposiciones pertinentes.

La autoridad competente podrá en cualquier tiempo de oficio o a petición de parte, verificar su cumplimiento.

CAPITULO CUARTO

De la prestación del servicio

Artículo 16. De conformidad con lo establecido por el artículo 3º numeral 7º de la Ley 105 de 1993, sin perjuicio de lo previsto en Tratados, Acuerdos o Convenios de carácter internacional, la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación. Según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional.

Artículo 17. El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes. En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización.

Artículo 18. El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable e intransferible, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas.

Artículo 19. El permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada sobre creación de nuevas empresas, según lo determine la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.

Cuando el servicio a prestar no esté sujeto a rutas o horarios predeterminados el permiso se podrá otorgar directamente junto con la habilitación para operar como empresa de transporte.

Artículo 20. La autoridad competente de transporte podrá expedir permisos especiales y transitorios para superar precisas situaciones de alteración del servicio público ocasionadas por una empresa de transporte en cualquiera de sus Modos, que afecten la prestación del servicio, o para satisfacer el surgimiento de ocasionales demandas de transporte.

Superadas las situaciones mencionadas, los permisos transitorios cesarán en su vigencia y la prestación del servicio quedará sujeta a las condiciones normalmente establecidas o autorizadas, según el caso.

Artículo 21. La prestación del servicio público de transporte en los distintos niveles y modalidades podrá convenirse mediante la celebración de contratos de concesión adjudicados en Licitación Pública, cumpliendo para ello los procedimientos y las condiciones señaladas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. No podrá ordenarse la apertura de la Licitación Pública sin que previamente se haya comprobado la existencia de una demanda insatisfecha de movilización. '

En todo caso el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, deberá incluir como criterio de adjudicación, normas que garanticen la competencia y eviten el monopolio.

Lo dispuesto en el primer inciso también se aplicará cuando la iniciativa particular proponga conjuntamente la construcción de la infraestructura del transporte y la prestación del servicio, o la implantación de un sistema de transporte masivo.

En todo caso, al usuario se le garantizarán formas alternativas de transporte para su movilización.

CAPITULO QUINTO

Equipos

Artículo 22. Toda empresa operadora del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados. De conformidad con cada Modo de transporte, el reglamento determinará la forma de vinculación de los equipos a las empresas, señalando el porcentaje de su propiedad y las formas alternas de cumplir y acreditar el mismo.

Artículo 23. Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada Modo de transporte.

Artículo 24. Las autoridades de Comercio Exterior y de Desarrollo Económico, deberán respetar los conceptos técnicos del Ministerio de Transporte, sobre las necesidades de equipos y la calidad, antes de aprobar las importaciones, ensamble o fabricación de los mismos.

Artículo 25. Las personas que se dediquen a la importación, fabricación y ensamble de equipos, o de sus componentes, con destino al transporte público y privado deberán inscribirse ante las entidades a que se refiere el, artículo veintitrés, de acuerdo con las condiciones señaladas para tal efecto.

Artículo 26. Todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate.

Los equipos de transporte que ingresen temporalmente al país con destino a un uso distinto del servicio público, tendrán una identificación especial, se asimilarán a una importación temporal y deberán ser reexportados dentro del plazo señalado por la autoridad competente.

CAPITULO SEXTO

Servicios conexos al de transporte

Artículo 27. Se consideran como servicios conexos al de transporte público los que se prestan en las Terminales, Puertos Secos, Aeropuertos, Puertos o Nodos y Estaciones, según el modo de transporte correspondiente.

Los diseños para la construcción y operación de las instalaciones donde funcionen los servicios a que se refiere el inciso anterior, contemplarán el establecimiento de sistemas o mecanismos apropiados para el desplazamiento de los discapacitados físicos.

Artículo 28. El control y vigilancia que ejerce el Ministerio de Transporte sobre los servicios a que se refiere el artículo anterior, se entiende únicamente respecto de la operación, en general, de la actividad transportadora.

CAPITULO SEPTIMO

Tarifas

Artículo 29. En su condición rectora y orientadora del sector y del Sistema Nacional de Transporte, le corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, entrada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los Modos de transporte.

Artículo 30. De conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, sin perjuicio de lo que estipulen los Tratados, Acuerdos Convenios, conferencias o prácticas internacionales sobre el régimen tarifario para un Modo de transporte en particular.

CAPITULO OCTAVO

De la seguridad

Artículo 31. Los equipos destinados al servicio público de transporte en cualquier Modo, deberán cumplir con las condiciones de peso dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, y otras especificaciones técnicas, de acuerdo con lo que se señale en el reglamento respectivo, para efectos de la homologación correspondiente.

Parágrafo. Por razones de seguridad vial, el Nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre deberá estipular, desarrollar y reglamentar la obligación de la revisión técnico mecánica vehicular en transporte público y privado y con tal objetivo adoptar una política nacional de Centros de Diagnóstico Automotor.

Artículo 32. Dentro del señalamiento de las condiciones técnicas requeridas para la homologación de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte, se le otorgará prelación a los factores de verificación en cuanto al alto rendimiento de los mecanismos de seguridad en la operación de los mismos, a las opciones de control ambiental y a las condiciones de facilidad para la movilización de los discapacitados físicos.

Artículo 33. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y demás autoridades competentes sobre la materia, establecerán normas y desarrollarán programas que tiendan a la realización de efectivos controles de calidad sobre las partes, repuestos y demás elementos componentes de los equipos destinados al servicio público y privado de transporte.

Los importadores productores y comercializadores de tales equipos registrarán sus productos con la determinación de su vida útil, pruebas de laboratorio y medición que certifiquen su resistencia, expedido por la autoridad competente.

Artículo 34. Las empresas de transporte público están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la Licencia de Conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. La violación de lo dispuesto en este artículo acarreará las sanciones correspondientes.

Artículo 35. Dentro de la estructura del Ministerio de Transporte, créase la Dirección General de Seguridad con el objeto de apoyar el funcionamiento administrativo y operativo del cuerpo de Policía Especializado en Transporte y Tránsito, desarrollar programas de medicina preventiva y ejecutar programas de capacitación y estudios sobre tales materias.

Las empresas de transporte deberían desarrollar a través del instituto de Seguros Sociales o de las E.P.S. autorizadas, los programas de medicina preventiva establecidos por el Ministerio de Transporte, con el objeto de garantizar la idoneidad mental y física de los operadores de los equipos prestatarios del servicio.

Las empresas de transporte público deberán desarrollar los programas de capacitación a través del Sena de las entidades especializadas, autorizadas por el Ministerio de Transporte, a todos los operadores de los equipos destinados al servicio público, con el fin de garantizar la eficiencia y tecnificación de los operarios.

El cuerpo especializado a que se refiere el inciso primero de este artículo, estará integrado por miembros de la Policía Nacional e inicialmente continuará operando para el Transporte Terrestre Automotor, y cuando las circunstancias lo ameriten, se extenderá a los demás Modos para lo cual deberán adoptarse las medidas administrativas y presupuestales correspondientes.

Artículo 36. Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.

La jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.

Artículo 37. La Superintendencia Bancaria adoptará las medidas indispensables para garantizar que las compañías de Seguros otorguen las pólizas a que se refiere el artículo anterior sin ninguna compensación diferente al pago de la prima respectiva.

Artículo 38. Los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte deberán reunir las condiciones técnico-mecánicas establecidas para su funcionamiento, circunstancia que se presumirá con la adquisición de los seguros legalmente exigidos, sin perjuicio de que las autoridades competentes ordenen su revisión periódica o para determinados casos.

Artículo 39. Para efectos de evaluar las condiciones de la infraestructura del país o para superar concretas situaciones de daño material que atenten contra la utilización de la misma, el Ministerio de Transporte podrá adoptar separada o conjuntamente con las Entidades que conforman el Sistema Nacional de Transporte, medidas técnicas, administrativas o presupuestales que temporal o definitivamente conduzcan a preservar o a restablecer la normalidad.

Artículo 40. Créase el Consejo Nacional de Seguridad del Transporte (CONSET) integrado por cinco (5) miembros designados para un periodo de dos (2) años por el Presidente de la República. La composición del Consejo deberá representar a los distintos Modos de transporte que operen en el país.

Artículo 41. El Consejo Nacional de Seguridad del Transporte (CONSET) es un organismo asesor del Gobierno Nacional, tendrá como funciones:

1. Recomendar políticas para la seguridad de todos los Modos de transporte.
2. Formular recomendaciones técnicas que prevengan la ocurrencia de accidentes.
3. Estudiar y analizar los accidentes que ocurran en la actividad del transporte sometidos a su consideración por el Gobierno Nacional, para determinar la causa y las circunstancias relevantes de los mismos.

Artículo 42. Salvo las reservas legalmente establecidas, el Consejo podrá requerir de cualquier particular o servidor público la presentación de informes o de testimonios que fueren necesarios para cumplir con sus funciones.

El Consejo, antes de emitir sus conclusiones o de formular recomendaciones podrá convocar a audiencias públicas o privadas para ilustrar sus decisiones o exponer las consideraciones en que se fundan las mismas.

Artículo 43. El Consejo consultivo de transporte a que se refiere el inciso 2° del artículo 5° de la Ley 105 de 1993, también será integrado por un delegado del Transporte Aéreo y por un delegado del Transporte Marítimo.

El Gobierno Nacional reglamentará la forma de designación de los delegados que conforman el Consejo mencionado y propenderá para que en dicha designación estén representadas las distintas regiones del país.

CAPITULO NOVENO

Sanciones y procedimientos

Artículo 44. De conformidad con lo establecido por el artículo 9º de la Ley 105 de 1993, y para efectos de determinar los sujetos y las sanciones a imponer, se tendrán en cuenta los criterios que se señalan en las normas siguientes.

Artículo 45. La amonestación será escrita y consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendientes a superar la alteración en la prestación del servicio que ha generado su conducta.

Artículo 46. Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2.000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:

- a) cuando el sujeto no le haya dado cumplimiento a la amonestación;
- b) En caso de suspensión o alteración parcial del servicio;
- c) En caso de que el sujeto no suministre la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante;
- d) En los casos de incremento o disminución de las tarifas a de prestación de servicios no autorizados, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga, eventos en los cuales se impondrá el máximo de la multa permitida.
- e) En todos los demás casos de conductas que no tengan asignadas una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.

Parágrafo. Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo se tendrán en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada Modo de transporte:

- a) Transporte Terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes;
- b) Transporte Fluvial: de uno (1) a mil (1.000) salarios mínimos mensuales vigentes;
- c) Transporte Marítimo: de uno (1) a mil quinientos (1.500) salarios mínimos mensuales vigentes
- d) Transporte Férreo: de uno (1) a mil quinientos (1.500) salarios mínimos mensuales vigentes;
- e) Transporte Aéreo: de uno (1) a dos mil (2.000) salarios mínimos mensuales vigentes.

Artículo 47. La suspensión de Licencia, Registros, habilitaciones o permisos de operación de las empresas de transporte, se establecerá hasta por el término de tres meses y procederá en los siguientes casos:

- a) Cuando el sujeto haya sido multado, a lo menos tres veces, dentro del mismo año calendario en que se inicie la investigación que pudiese concluir con la adopción de la medida;

b) Cuando dentro de la oportunidad señalada no se acrediten las condiciones exigidas para mejorar la seguridad en la prestación del servicio o en la actividad de que se trate.

Artículo 48. La cancelación de las Licencias, Registros, habilitaciones o permisos de operación de las empresas de transporte, procederá en los siguientes casos:

- a) Cuando se compruebe por parte de la autoridad de transporte competente que las condiciones de operación, técnicas, de seguridad, financieras, que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad, una vez vencido el término, no inferior a tres meses, que se le conceda para superar las deficiencias presentadas;
- b) Cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades o de los servicios autorizados por parte de la empresa transportadora;
- c) Cuando en la persona jurídica titular de la empresa de transporte concurra cualquiera de las causales de disolución contempladas en la ley o en sus estatutos;
- d) Cuando la alteración del servicio se produzca como elemento componente de los procesos relacionados con el establecimiento de tarifas, o como factor perturbador del Orden Público, siempre que las causas mencionadas sean atribuibles al beneficiario de la habilitación;
- e) En los casos de reiteración o reincidencia en el incremento o disminución de las tarifas establecidas, o en la prestación de servicios no autorizados, después de que se haya impuesto la multa a que se refiere el literal d), del artículo 49 de esta ley;
- f) Cuando dentro de los tres años anteriores a aquel en que se inicie la investigación que pudiese concluir con la medida, se hay decretado la suspensión, a lo menos en dos oportunidades;
- g) En todos los demás casos en que se considere, motivadamente, que la infracción presenta signos de agravación en relación con las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produjo, teniendo en cuenta los efectos nocivos ocasionados a los usuarios y a la comunidad.

Artículo 49. La inmovilización o retención de los equipos procederá en los siguientes eventos:

- a) Cuando se compruebe que el equipo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente, caso en el cual se ordenará la cancelación de la matrícula o registro correspondiente;
- b) Cuando se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación y permiso de operación, licencia, registro o matrícula se les haya suspendido o cancelado, salvo las excepciones expresamente establecidas en las disposiciones respectivas;
- c) Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del equipo y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos;
- d) Por orden de autoridad judicial;
- e) Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico-mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que presta un servicio no autorizado. En este último caso, el vehículo será inmovilizado por un término hasta de tres meses y, si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) a veinte (20) salarios mínimos mensuales vigentes;

- f) Cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso y carga;
- g) Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte de mercancías presuntamente de contrabando, debiendo devolverse una vez que las mercancías se coloquen a disposición de la autoridad competente, a menos que exista orden judicial en contrario;
- h) cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte irregular de narcóticos o de sus componentes, caso en el cual deberá ponerse a disposición de la autoridad judicial competente en forma inmediata, quien decidirá sobre su devolución;
- i) En los demás casos establecidos expresamente por las disposiciones pertinentes.

Parágrafo. La inmovilización terminará una vez desaparezcan los motivos que dieron lugar a ésta, o se resuelva la situación administrativa o judicial que la generó.

Artículo 50. Sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno, la cual deberá contener:'

- a) Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos;
- b) Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación;
- c) Traslado por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica.

Artículo 51. Presentados los descargos y practicadas las pruebas decretadas, si fuere el caso, se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado. Esta actuación se someterá a las reglas sobre vía gubernativa señaladas en el Código Contencioso Administrativo.

Parágrafo. En todos aquellos casos en que la sanción de suspensión o cancelación de las habilitaciones, licencias, registros o permisos puedan afectar gravemente la prestación del servicio público de transporte en detrimento de la comunidad, se preferirá, por una sola vez, la imposición de multa.

Artículo 52. Confiérese a las autoridades de Transporte la función del cobro coactivo de las sanciones pecuniarias impuestas en virtud de lo dispuesto por la Ley 105 de 1993, por la presente ley y por las normas con ellas concordantes transcurridos treinta días después de ejecutoriada la providencia que las establezca, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Código de Procedimiento Civil.

CAPITULO X

Transporte internacional y fronterizo

Artículo 53. De acuerdo con lo establecido por el artículo segundo de la Ley 105 de 1993, las autoridades competentes deberán tener en cuenta que el transporte es elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del país.

Artículo 54. El servicio público de transporte fronterizo e internacional se regirá por las leyes especiales, los tratados y convenios celebrados por el país que, de acuerdo con las disposiciones correspondientes, hayan sido incorporados al ordenamiento jurídico.

Artículo 55. Los programas de cooperación, coordinación e integración acordados por las entidades territoriales en virtud de lo dispuesto por el artículo 289 de la Constitución Política y por el artículo 40 de la Ley 105 de 1993, deberán sustentarse en el principio de la reciprocidad en armonía con las políticas formuladas por el Gobierno Nacional.

TITULO SEGUNDO

DISPOSICIONES ESPECIALES

CAPITULO PRIMERO

Transporte terrestre automotor

Artículo 56. El Modo de Transporte Terrestre Automotor, además de ser un servicio público esencial, se regirá por normas de esta ley y por las especiales sobre la materia.

Artículo 57. En el caso del transporte terrestre automotor, cuando se trate de servicios que se presenten dentro de las áreas metropolitanas, o entre ciudades que por su vecindad generen alto grado de influencia recíproca, bajo la coordinación del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, cada autoridad municipal o distrital decidirá lo relacionado con la utilización de su propia infraestructura de transporte, a menos que por la naturaleza y complejidad del asunto, el Ministerio de Transporte asuma su conocimiento para garantizar los derechos del usuario al servicio público. Cuando el servicio sea intermunicipal, será competencia del Ministerio de Transporte.

Artículo 58. Las autoridades locales no podrán autorizar servicios regulares por fuera del territorio de su jurisdicción, su pena de incurrir en causal de mala conducta.

Artículo 59. Toda empresa operadora del servicio público de transporte deberá contar con programas de reposición en todas las modalidades que contemplen condiciones administrativas, técnicas y financieras que permitan el democrático acceso a los mismos.

Los Ministerios de Transporte, Desarrollo y Hacienda, en coordinación con el Instituto de Fomento Industrial, el Instituto de Comercio Exterior, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, o las Entidades que hagan sus veces, deberán diseñar en el término de un año a partir de la vigencia de la presente ley, programas financieros especiales para impulsar la reposición de los equipos de transporte.

La reposición implica el ingreso de un vehículo nuevo en sustitución de otro que sale definitivamente del servicio y que será sometido a un proceso de desintegración física total, para lo cual se le cancelará su matrícula.

Parágrafo 1º. Amplíanse las fechas límite consagradas en el parágrafo 1º del artículo 6º de la Ley 105 de 1993, a los vehículos modelo 1970 en adelante hasta el año 1998 contados a partir de la vigencia de la presente ley con el fin de que el Gobierno Nacional expida la reglamentación para la reposición de estos vehículos que garanticen la seguridad del usuario.

Parágrafo 2º. Cuando se trate de pequeños propietarios del transporte público de pasajeros con capacidad de un solo vehículo, el programa de reposición de que trata este artículo deberá tener en cuenta entre otros aspectos los siguientes:

1. Que la chatarra sirva como parte de pago para adquirir su nuevo vehículo.
2. Que el Fondo Nacional de Garantías sirva de garante ante las entidades financieras a estos pequeños propietarios.
3. Que se establezca a través del IFI una línea de crédito blanda con intereses y plazos acorde con su generación de ingresos.

Artículo 60. Teniendo en cuenta su pertenencia al Sistema Nacional del Transporte, las decisiones adoptadas por las autoridades locales en materia de transporte terrestre automotor mediante actos administrativos de carácter particular y concreto, podrán revocarse de oficio por el Ministerio de Transporte sin el consentimiento del respectivo titular de conformidad con las causales señaladas en el Código Contencioso Administrativo.

Artículo 61. Sin perjuicio de las garantías establecidas por las normas pertinentes, las empresas de transporte terrestre automotor podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio. Para los efectos pertinentes, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito continuará rigiéndose por las normas que regulan la materia.

Artículo 62. Para la construcción y operación de nuevos terminales de transporte terrestre de pasajeros y/o carga se tendrán en cuenta los planes y programas diseñados por las oficinas de planeación municipal, así como el cumplimiento de los índices mínimos de movilización acordes con la oferta y la demanda de pasajeros, las redes y su flujo vehicular. Igualmente, sus instalaciones tendrán los mecanismos apropiados para el fácil desplazamiento de los discapacitados físicos, y serán de uso obligatorio por parte de las empresas de transporte habilitadas para ello.

Artículo 63. Suprímese el impuesto de timbre vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor a que se refiere el artículo 260 de la ley 223 de 1995.

Artículo 64. Los vehículos que se importen para ser destinados al desarrollo de programas gubernamentales especiales que impliquen la prestación de un servicio público específico, deberán portar una placa especial de servicio público y sólo podrán transitar por las zonas expresamente autorizadas para tal efecto, según lo determine el Gobierno Nacional.

Artículo 65. El Gobierno Nacional expedirá los reglamentos correspondientes, a efectos de armonizar las relaciones equitativas entre los distintos elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio público de transporte, con criterios que impidan la competencia desleal y promuevan la racionalización del mercado de transporte.

Artículo 66. Las autoridades competentes en cada una de las modalidades terrestres podrán regular el ingreso de vehículos por incremento al servicio público.

Artículo 67. Créase el Sistema Único de Identificación Vehicular SUIV como mecanismo de registro para garantizar la exactitud de la identificación de los vehículos automotores terrestres y dar seguridad a las negociaciones que se realicen sobre ellas. La administración de este servicio se realizará en la forma que determine el Gobierno Nacional.

Para la financiación del SUIV se podrán cobrar tasas a las diferentes categorías de usuarios del Sistema, como son los propietarios de vehículos y las entidades que consultan la información contenida en el SUIV. Las tarifas aplicadas serán calculadas aplicando el siguiente método y sistema:

1. La tarifa será la que calculando el uso previsto el SUIV, genere un ingreso que cubra los siguientes rubros:

- Costos de administración, mantenimiento y operación.
- Costos de montaje e inversión.
- Costos de financiación.

De estos montos se deberán restar los ingresos recibidos de otras fuentes, tales como los de Presupuesto Nacional, rentas parafiscales, contribuciones voluntarias, entre otros.

La renovación de los documentos vehiculares deberá efectuarse en un plazo máximo de un año, contado a partir de la implementación del SUIV. Este factor de demanda deberá considerarse en los cálculos de tarifas.

2. La tarifa necesaria para recaudar los montos anteriores podrá ser calculada según cualquiera de los dos métodos siguientes:

- Análisis financiero, desarrollado por el Gobierno Nacional con base en estudios de demanda y costos;
- Análisis financiero desarrollado por las partes privadas que pretenden administrar el SUIV.

La tarifa resultante será presentada como uno de los criterios de selección del administrador privado, en caso que el programa se desarrolle por encargo a particulares, mediante el sistema de concesión.

CAPITULO SEGUNDO

Transporte Aéreo

Artículo 68. El Modo de Transporte Aéreo, además de ser un servicio público esencial, continuará rigiéndose exclusivamente por las normas del Código de Comercio (Libro Quinto, Capítulo Preliminar y Segunda Parte), por el Manual de Reglamentos Aeronáuticos que dicte la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, y por los tratados, convenios, acuerdos prácticas internacionales debidamente adoptados o aplicados por Colombia.

Artículo 69. El artículo 49 de la Ley 105 de 1993, quedará así:

Consejo Superior Aeronáutico

El Consejo Superior de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil quedará integrado de la siguiente manera:

1. El Ministro de Transporte o su delegado quien lo presidirá.
2. El Director de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica civil.
3. El Ministro de Relaciones Exteriores o su delegado.
4. El Ministro de Comercio Exterior o su delegado.
5. El Ministro de Comunicaciones o su delegado.
6. El Comandante de la Fuerza Aérea o su delegado.
7. El Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado.
8. Un representante de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, ACDAC, nombrado por el Presidente de la República, para un período de dos años, de terna presentada por ésta.

El Consejo tendrá un secretario técnico administrativo designado por el Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Las funciones del Consejo Superior de Aeronáutica Civil, serán las siguientes:

1. Estudiar y proponer al Gobierno las políticas en materia de aviación.
2. Estudiar los planes y programas que le presente a su consideración el Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
3. Emitir concepto sobre los asuntos especiales que le someta a consideración el Gobierno.
4. Conceptuar sobre los tratados públicos relacionados con la Aeronáutica Civil y proponer al Gobierno la denuncia de aquellos que considere contrarios al interés nacional.
5. Darse su propio reglamento y las demás que correspondan.

Parágrafo. El Consejo Superior de Aeronáutica Civil se reunirá ordinariamente y por derecho propio una vez al mes, y extraordinariamente, cuando lo convoque el Director de la Aeronáutica Civil, quien podrá invitar a las sesiones o funcionarios de sus dependencias o de otras entidades oficiales o particulares, según la materia que se vaya a tratar en la respectiva sesión.

CAPITULO TERCERO

Transporte Marítimo

Artículo 70. El Modo de Transporte Marítimo, además de ser un servicio público esencial, continuará rigiéndose por las normas que regulan su operación, y en lo no contemplado en ellas se aplicarán las de la presente ley.

Artículo 71. Adiciónanse a la estructura orgánica de la Dirección General Marítima, contemplada en el artículo 8° del Decreto ley 2324 de 1984, las siguientes dependencias:

- División de Capitanías de Puerto.
- División de Ayudas a la Navegación.
- Oficina de Asuntos Internacionales.
- Oficina de Informática.
- Señalización del Río Magdalena.

Oficina de Divulgación.

Parágrafo. La adición a la estructura orgánica de la Dirección General Marítima que por el presente artículo se determina, no implicará incremento en la planta de personal, sino distribución de funciones dentro de la Entidad.

Artículo 72. El sistema portuario se regirá por las normas que regulan su operación, específicamente las contenidas en la Ley 1ª de 1991 y demás normas concordantes.

Artículo 73. Igualmente, estarán sometidos al control y vigilancia de la Superintendencia General de Puertos, como autoridad portuaria:

Los puertos y terminales fluviales que se encuentren como máximo a treinta kilómetros de su desembocadura al mar, medidos sobre el eje del canal navegable y que ejerzan actividad portuaria de comercio exterior.

Los puertos y muelles turísticos marítimos.

CAPITULO CUARTO

Transporte fluvial

Artículo 74. El Modo de Transporte Fluvial, además de ser un modo de servicio público esencial, se regula por las normas estipuladas en esta ley y las normas especiales sobre la materia.

Artículo 75. La Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, Cormagdalena, estará sometida a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte, Dirección General de Transporte Fluvial.

Parágrafo 1º. Para los efectos técnicos el Ministerio de Transporte, a través de la Dirección General de Transporte Fluvial, asesorará y apoyará a la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, Cormagdalena, en los siguientes aspectos: diseños de obras hidráulicas, obras de emergencia, obras para el control de inundaciones, obras contra la erosión, pliegos de condiciones, supervisión e interventoría de obras.

Parágrafo 2º. La totalidad de los costos que se generen por la asesoría y el apoyo a que se refiere el parágrafo anterior, serán asumidos en su totalidad por la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, Cormagdalena.

Artículo 76. Sin perjuicio de las competencias asignadas por las disposiciones vigentes al Ministerio de Transporte sobre la operación del transporte fluvial, la jurisdicción otorgada a la Dirección General Marítima sobre los ríos que se relacionan en el artículo 2º del Decreto 2324/84, se refieren al control de la navegación de las embarcaciones marítimas o fluviales de bandera extranjera y a las de bandera colombiana con puerto de destino extranjero, sin perjuicio de las competencias establecidas en el Decreto 951 de 1990.

Artículo 77. Corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, el control de las embarcaciones fluviales de bandera nacional que naveguen en ríos fronterizos, cuyos puertos de zarpe y destino sean colombianos.

Artículo 78. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, Dirección General de Transporte Fluvial, dictará las normas sobre especificaciones técnicas para la construcción de embarcaciones y artefactos fluviales. El Gobierno Nacional, por intermedio del Instituto de Fomento Industrial, IFI, desarrollará políticas crediticias favorables al fomento y desarrollo de las actividades industriales y comerciales propias del sector.

Parágrafo. Para efectos del control a que se refiere el presente artículo, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, controlará y vigilará el funcionamiento de astilleros y talleres fluviales.

Artículo 79. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte ejercerá el control y la vigilancia sobre los puertos y muelles de interés nacional, siempre y cuando dicha competencia no le haya sido asignada a otra autoridad del sector.

CAPITULO QUINTO

Transporte ferroviario

Artículo 80. El Modo de Transporte Ferroviario, además de ser un servicio público esencial, se regula por las normas estipuladas en esta ley y las normas especiales sobre la materia.

Artículo 81. La infraestructura férrea podrá ser concesionada en los términos de las normas vigentes y el concesionario tendrá bajo su responsabilidad efectuar la rehabilitación, mantenimiento, conservación, control, operación de la vía y prestación del servicio de transporte.

Artículo 82. Los entes territoriales y las empresas que desean prestar el servicio de transporte ferroviario podrán acceder a la red ferroviaria nacional, previo cumplimiento de los requisitos que determine el respectivo reglamento y en los términos que fije el contrato de concesión, cuando se trate de vías concesionadas.

Artículo 83. Los entes territoriales colindantes en áreas metropolitanas o de cercanía y las empresas habilitadas que desean hacerlo, podrán solicitar autorización para prestar el servicio público de transporte de personas o cosas dentro de sus respectivas jurisdicciones. Deberán tenerse en cuenta los términos del contrato de concesión, cuando se trate de vías concesionadas.

Artículo 84. El Gobierno permitirá y facilitará la importación de los equipos y suministros en general que sean necesarios para prestar y modernizar el transporte ferroviario.

CAPITULO SEXTO

Transporte masivo

Artículo 85. Cuando la Nación y sus entidades descentralizadas cofinancien o participen con aportes de capital, en dinero o en especie, en la solución de sistemas de transporte masivo de pasajeros, deberá el Ministerio de Transporte y la Dirección Nacional de Planeación evaluar y conceptuar:

1. El estudio de prefactibilidad, la factibilidad y rentabilidad técnico y físico-espacial que defina al Sistema Integral de Transporte Masivo, su cronograma, presupuesto y plan de ejecución.
2. La minuta de la sociedad por acciones que se constituya como titular del sistema de transporte.
3. El proyecto definitivo, su presupuesto y programa final de ejecución del sistema de transporte.
4. Cualquier cambio o modificación al proyecto.

Artículo 86. El Ministerio de Transporte elaborará el Registro en el Banco de Proyectos de Inversión de los Proyectos de Sistemas de Servicio Público de Transporte Masivo, de Pasajeros. Asimismo el Ministerio citado constituirá la Autoridad Única de Transporte para la Administración de Sistemas de Transporte Masivo de acuerdo con los criterios de coordinación institucional y la articulación de los diferentes Modos de Transporte.

TITULO TERCERO

DISPOSICIONES FINALES

CAPITULO PRIMERO

Normas de transición

Artículo 87. Las actuaciones iniciadas con anterioridad a la vigencia de la presente ley, continuarán desarrollándose conforme a las normas que las sustentaron en su momento.

Artículo 88. Autorízase al Gobierno Nacional para adoptar las medidas presupuestales que fueren necesarias para darle cumplimiento a lo que en esta ley se dispone y para difundir su contenido y alcance.

Artículo 89. El Gobierno Nacional por medio del Ministerio de Transporte, dictará en el término de un año, contado desde la vigencia de esta ley, las reglamentaciones que correspondan a cada uno de los Modos de Transporte.

El plazo para acogerse a la reglamentación expedida por el Gobierno Nacional, será señalado en la misma.

Artículo 90. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias; declárase, así mismo, cumplida la condición extintiva de la vigencia de las normas a que se refiere el artículo 69 de la ley 105 de 1993, cuando se expidan los reglamentos a que se refiere el artículo anterior.

El Presidente del honorable Senado de la República,
Luis Fernando Londoño Capurro.

El Secretario General del honorable Senado de la República,
Pedro Pumarejo Vega.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,
Giovanni Lamboglia Mazzilli.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,
Diego Vivas Tafur.

REPUBLICA DE COLOMBIA GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y ejecútese,

Dada en Santa Fe de Bogotá, D. C., a 20 de diciembre de 1996.

ERNESTO SAMPER PIZANO

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

José Antonio Ocampo Gaviria.

El Ministro de Transporte,

Carlos Hernán López Gutiérrez.

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

PREÁMBULO

LOS ESTADOS PARTE EN EL PRESENTE CONVENIO RECONOCIENDO

- a. Que el transporte multimodal internacional es uno de los medios de facilitar la expansión ordenada del comercio mundial.
- b. La necesidad de promover el desarrollo de servicios de transporte multimodal adecuados, económicos y eficientes que permitan atender las necesidades de cada tráfico.
- c. La conveniencia de asegurar el desarrollo ordenado del transporte multimodal internacional en beneficio de todos los países y la necesidad de considerar los problemas especiales de los países de tránsito.
- d. La conveniencia de establecer ciertas reglas relativas al transporte de mercancías mediante contratos de transporte multimodal internacional, con inclusión de disposiciones equitativas sobre la responsabilidad de los operadores de transporte multimodal.
- e. La necesidad de que el presente convenio no afecte a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y al control de las operaciones de transporte.
- f. El derecho de todo Estado a reglamentar y controlar, en el ámbito nacional, los operadores y las operaciones de transporte multimodal.
- g. La necesidad de tomar en consideración los intereses y problemas especiales de los países en desarrollo, por ejemplo, en lo que se refiere a la introducción de nuevas tecnologías, la participación en los servicios multimodales de sus porteadores y operadores nacionales, la relación costoeficacia de tales servicios y la máxima utilización de la mano de obra local y de los seguros locales.
- h. La necesidad de garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de servicios de transporte multimodal y los intereses de los usuarios de tales servicios.
- i. La necesidad de facilitar los trámites aduaneros, teniendo debidamente en cuenta los problemas de los países en tránsito.

CONVINIENDO en los siguientes principios básicos:

- a. Que debe establecerse un justo equilibrio de intereses entre los países desarrollados y los países en desarrollo y que debe lograrse una distribución equitativa de actividades entre esos grupos de países en el transporte multimodal internacional.
 - b. Que antes y después de la introducción de toda nueva tecnología en el transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes se pondrán de acuerdo acerca de las condiciones y modalidades de los servicios.
 - c. Que los usuarios tienen libertad para elegir entre los servicios multimodales y los servicios de transporte segmentado.
 - d. Que la responsabilidad del operador de transporte multimodal conforme al presente Convenio debe basarse en el principio de la presunción o negligencia.
- HAN DECIDIDO celebrar un convenio a esos efectos y han convenido en lo siguiente:

PARTE 1 DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1 °

Definiciones

A los efectos del presente Convenio:

1. Por "transporte multimodal internacional" 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. Las operaciones de recogida y entrega de mercancías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal, según se definan en ese contrato, no se considerarán un transporte multimodal internacional.
2. Por "operador de transporte multimodal" se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.
3. Por "contrato de transporte multimodal" se entiende el contrato en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías.
4. Por "documento de transporte multimodal" se entiende el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato.
5. Por "expedidor" se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal, o toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al operador de transporte multimodal en relación con el contrato de transporte multimodal.
6. Por "consignatario" se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.
7. El término "mercancías" comprende cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o de embalaje análogo, si ha sido suministrado por el expedidor.
8. Por "convenio internacional" se entiende un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional.
9. Por "ley nacional imperativa" se entiende toda ley referente al transporte de mercancías de cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulación contractual en perjuicio del expedidor. "
10. La expresión "por escrito" comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex.

ARTÍCULO 2 °

Ámbito de aplicación

Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte multimodal entre lugares situados en dos Estados, siempre que:

- a. El lugar, estipulado en el contrato de transporte multimodal, en que el operador de transporte multimodal haya de tomar las mercancías bajo su custodia esté situado en un Estado contratante; o
- b. El lugar, estipulado en el contrato de transporte multimodal, en que el operador de transporte multimodal haya de hacer entrega de las mercancías esté situado en un Estado contratante.

ARTÍCULO 3°

Aplicación obligatoria

1. Cuando se haya celebrado un contrato de transporte multimodal que, conforme al artículo 2°, se rija por el presente Convenio, lo dispuesto en el presente Convenio será de cumplimiento obligatorio a tal contrato.
2. Ninguna disposición del presente Convenio afectará al derecho del expedidor a elegir el transporte multimodal y el transporte segmentado.

ARTÍCULO 4°

Reglamentación y control del transporte multimodal

1. El presente Convenio no afectará a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concerniente a la reglamentación y el control de las operaciones de transporte, ni será incompatible con tal aplicación.
2. El presente Convenio no afectará al derecho de todo Estado a reglamentar y controlar en el ámbito nacional las operaciones de transporte multimodal y los operadores de transporte multimodal, ni en particular a su derecho a adoptar disposiciones sobre las conductas, especialmente antes de que se introduzcan tecnologías y servicios nuevos, entre los operadores de transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de explotación, la concesión de licencias a los operadores de transporte multimodal, la participación en el transporte y todas las demás medidas que respondan a los intereses económicos y comerciales nacionales.
3. El operador de transporte multimodal cumplirá las leyes aplicables del país en que opere y las disposiciones del presente Convenio.

PARTE II

DOCUMENTACIÓN

ARTÍCULO 5°

Emisión del documento de transporte multimodal

1. El operador de transporte multimodal, cuando tome las mercancías bajo su custodia, emitirá un documento de transporte multimodal que, a elección del expedidor, será negociable o no negociable.
2. El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de transporte multimodal o por una persona autorizada al efecto por él.
3. La firma en el documento de transporte multimodal podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el documento de transporte multimodal.
4. Si el expedidor conviene en ello, podrá emitirse un documento no negociable de transporte multimodal utilizando cualquier medio mecánico o de otra índole que deje constancia de los datos que, según se indica en el artículo 8°, han de figurar en el documento de transporte multimodal. En tal caso, el operador de transporte multimodal después de tomar las mercancías bajo su custodia, entregará al expedidor un documento legible que contenga todos los datos así registrados, y ese documento se considerará, a los efectos de las disposiciones del presente Convenio, un documento de transporte multimodal.

ARTÍCULO 6°

Documento de transporte multimodal negociable

1. Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma negociable:
 - a. Se extenderá a la orden o al portador;

- b. Si se extiende a la orden, será transferible por endoso; c. Si se extiende al portador, será transferible sin endoso;
 - d. Si se emite un juego de varios originales, se indicará el número de originales de que consta el juego;
 - e. Si se emiten copias, cada una de ellas deberá llevar la mención "copia no negociable".
2. La entrega de las mercancías sólo podrá obtenerse del operador de transporte multimodal, o de la persona que actúe por cuenta de éste, contra devolución del documento de transporte multimodal negociable, debidamente endosado de ser necesario.
3. El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías si, habiéndose emitido el documento de transporte multimodal en un juego de varios originales, el operador, o la persona que actúe por cuenta de éste, ha entregado de buena fe las mercancías contra devolución de uno de esos originales.

ARTÍCULO 7°

Documento de transporte multimodal no negociable

21. Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma no negociable se mencionará el nombre del consignatario. . El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías si las entrega al consignatario cuyo nombre figura en el documento de transporte multimodal no negociable o a cualquier otra persona conforme a las instrucciones recibidas al efecto, en general por escrito.

ARTÍCULO 8°

Contenido del documento de transporte multimodal

1. En el documento de transporte multimodal deberán constar los datos siguientes:

- a. La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor;
 - b. El estado aparente de las mercancías;
 - c. El nombre y el establecimiento principal del operador de transporte multimodal;
 - d. El nombre del expedidor;
 - e. El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor;
 - f. El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia;
El lugar de entrega de las mercancías;
 - h. La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes;
 - i. Una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no negociable;
 - j. El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal;
 - k. La firma del operador de transporte multimodal o de la persona autorizada al efecto por él;
1. El flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;
- m. El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte multimodal;
 - n. La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 28;
 - o. Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal, si no son compatibles con la legislación del país en que se emita el documento de transporte multimodal.
2. La omisión en el documento de transporte multimodal de uno o varios de los datos a que se refiere el párrafo 1 de este artículo no afectará la naturaleza jurídica del documento como documento de transporte multimodal, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 4 del artículo 1 °.

ARTÍCULO 9°

Reservas en el documento de transporte multimodal

1. Si el documento de transporte multimodal contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado bajo su custodia, o si no se tiene medios razonables para verificar esos datos, el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste incluirá en el documento de transporte multimodal una reserva en la que se especifique esas inexactitudes, los motivos de sospecha o falta de medios razonables para verificar los datos.

2. Si el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste no hace constar en el documento de transporte multimodal el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el documento de transporte multimodal que las mercancías se hallaban en buen estado aparente.

ARTÍCULO 10

Valor probatorio del documento de transporte multimodal

Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del artículo 9° y en la medida de tal reserva:

a. El documento de transporte multimodal establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías tal como aparecen descritas en dicho documento; y

b. No se admitirá al operador de transporte multimodal la prueba en contrario si el documento de transporte multimodal ha sido emitido en forma negociable y ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraban en ese documento.

ARTÍCULO 11

Responsabilidad por omisiones o falsas declaraciones intencionales

El operador de transporte multimodal, cuando dolosamente haga constar en el documento de transporte multimodal información falsa sobre las

mercaderías u omita cualquier información que deba incluirse en ese documento conforme al apartado a) o al apartado b) del párrafo 1 del artículo 8° o conforme al artículo 9°, será responsable sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de cualquier pérdida, daño o gastos que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el documento de transporte multimodal emitido.

ARTÍCULO 12

Garantía proporcionada por el expedidor

1. Se considerará que el expedidor garantiza al operador de transporte multimodal la exactitud, en el momento en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso que haya proporcionado para que se incluyan en el documento de transporte multimodal.

2. El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el párrafo 1 de este artículo. El expedidor seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el documento de transporte multimodal. El derecho del operador de transporte multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.

ARTÍCULO 13

Otros documentos

La emisión del documento de transporte multimodal no impedirá que se expidan, llegado el caso, otros documentos relativos al transporte o a otros servicios prestados en el transporte multimodal internacional, de conformidad con los convenios internacionales o las leyes nacionales aplicables. No obstante, la emisión de esos otros documentos no afectará a la naturaleza jurídica del documento de transporte multimodal.

PARTE III RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

ARTÍCULO 14

Período de responsabilidad

1. La responsabilidad del operador de transporte multimodal por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.
2. A los efectos de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del operador de transporte multimodal:
 - a. Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibir las:
 - i. Del expedidor o de la persona que actúe por cuenta de éste; o
 - ii. De una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar en que las mercancías se toman bajo custodia, se hayan de poner éstas para ser transportadas.
 - b. Hasta el momento en que las haya entregado:
 - i. Poniéndolas en poder del consignatario; o
 - ii. En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del operador de transporte multimodal, poniéndolas a disposición del consignatario, de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el lugar de entrega; o
 - iii. Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, hayan de entregarse las mercancías.
3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, la expresión "operador de transporte multimodal" comprende también a los empleados o agentes del operador o a cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, y los términos "expedidor" o "consignatario" comprenden también a los empleados o agentes del expedidor o del consignatario, respectivamente.

ARTÍCULO 15

Responsabilidad del operador de transporte multimodal por sus empleados, agentes y otras personas

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 21, el operador de transporte multimodal será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, cuando esa persona actúe en cumplimiento del contrato como si esas acciones u omisiones fueran propias.

ARTÍCULO 16

Fundamento de la responsabilidad

1. El operador de transporte multimodal será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 14, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes o cualquier otra de las personas a que se refiere el artículo 1 ° adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.
2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un operador de transporte multinacional diligente.
3. Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los noventa (90) días consecutivos siguientes a la fecha de entrega determinada con arreglo al párrafo 2 de este artículo, el reclamante podrá considerarlas perdidas.

ARTÍCULO 17

Causas concurrentes

Cuando la culpa o negligencia del operador de transporte multimodal, de sus empleados o agentes o de cualquier otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el operador de transporte multimodal será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe la parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.

ARTÍCULO 18

Limitación de la responsabilidad

1. Cuando el operador de transporte multimodal sea responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo al artículo 16, su responsabilidad estará limitada a una suma que no exceda de 920 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o de 2,75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.
2. Para determinar, a los efectos del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:
 - a. Cuando se utilice para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que según el documento de transporte multimodal esté contenido en ese elemento de transporte se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.
 - b. En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del operador de transporte multimodal o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.
3. No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 de este artículo, si el transporte multimodal internacional no incluye, conforme al contrato, el porte de mercancías por mar y vías de navegación interior, la responsabilidad del operador de transporte multimodal estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.
4. La responsabilidad del operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que haya sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud de transporte multimodal.
5. La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal por los conceptos enunciados en los párrafos 1 y 4 o los párrafos 3 y 4 de este artículo no excederá del límite de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías determinado en virtud de los párrafos 1 o 3 de este artículo.

6. El operador de transporte multimodal y el expedidor podrán pactar en el documento de transporte multimodal límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los párrafos 1, 3 y 4 de este artículo.
7. Por "unidad de cuenta" se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 31.

ARTÍCULO 19

Daños localizados

Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del transporte multimodal respecto de la cual un convenio internacional aplicable o una ley nacional imperativa establezca un límite de responsabilidad superior al que resultaría de la aplicación de los párrafos 1 a 3 del artículo 18, el límite de la responsabilidad del operador de transporte multimodal por tal pérdida o daño se determinará a tenor de lo dispuesto en ese convenio o en esa ley nacional imperativa.

ARTÍCULO 20

Responsabilidad extracontractual

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el operador de transporte multimodal respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías así como el retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.
2. Si se ejercita una acción respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso de la entrega, contra un empleado o agente del operador de transporte multimodal, si ese empleado o agente prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, o contra cualquier otra persona o cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, si esa otra persona prueba que ha actuado en cumplimiento del contrato, el empleado o agente o esa otra persona podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el operador de transporte multimodal pueda invocar en virtud del presente Convenio.
3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 21, la cuantía total de las sumas exigibles del operador de transporte multimodal y de su empleado o agente, o de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

ARTÍCULO 21

Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

1. El operador de transporte multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el presente Convenio si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del operador de transporte multimodal realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.
2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 20, el empleado o agente del operador de transporte multimodal, u otra persona a cuyos servicios recurra el operador de transporte multimodal para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el presente Convenio si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado, agente u otra persona realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrán la pérdida, el daño o el retraso.

PARTE IV RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR

ARTÍCULO 22

Norma general

El expedidor será responsable del perjuicio sufrido por el operador de transporte multimodal si tal perjuicio ha sido causado por culpa o negligencia del expedidor o de sus empleados o agentes cuando éstos actúan en el ejercicio de sus funciones. Todo empleado o agente del expedidor será responsable de tal perjuicio si éste ha sido causado por culpa o negligencia de su parte.

ARTÍCULO 23

Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

1. El expedidor señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.
2. El expedidor, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del operador de transporte multimodal o de cualquier persona que actúe por cuenta de éste, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el expedidor no lo hace y el operador de transporte multimodal no tiene conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:
 - a. El expedidor será responsable respecto del operador de transporte multimodal de todos los perjuicios resultantes de la expedición de tales mercancías; y
 - b. Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.
3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte multimodal haya tomado las mercancías bajo su custodia a sabiendas de su carácter peligroso.
4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el operador de transporte multimodal sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.

PARTE V RECLAMACIONES Y ACCIONES

ARTÍCULO 24

Aviso de pérdida, daño o retraso

1. A menos que el consignatario dé por escrito al operador de transporte multimodal aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte multimodal.
2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de los seis (6) días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.
3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se pusieron en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes o sus representantes autorizados en el lugar de entrega, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.
4. En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el operador de transporte multimodal y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al operador de transporte multimodal dentro de los sesenta (60) días consecutivos siguientes al de la fecha en que se haya efectuado la entrega de las mercancías poniéndolas en poder del consignatario o en que se haya notificado al consignatario que las mercancías han sido entregadas de conformidad con lo dispuesto en el inciso ü) o el inciso iii) del apartado b) del párrafo 2 del artículo 14.

6. Si el operador de transporte multimodal no da por escrito al expedidor aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de los noventa (90) días consecutivos siguientes a la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o a la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el apartado b) del párrafo 2 del artículo 14, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el operador de transporte multimodal no ha sufrido pérdida o daño causado por culpa o negligencia del expedidor, sus empleados o agentes.

7. Si alguno de los plazos de aviso establecidos en los párrafos 2, 5 y 6 _ de este artículo expira en un día que no sea laborable en el lugar de entrega, se prorrogará ese plazo hasta el día laborable siguiente.

8. A los efectos de este artículo se considerará que el aviso dado a una persona que actúe por cuenta del operador de transporte multimodal, incluida cualquier persona a cuyos servicios éste recurra en el lugar de entrega, o una persona que actúe por cuenta del expedidor ha sido dado al operador de transporte multimodal, o al expedidor, respectivamente.

ARTÍCULO 25

Prescripción de las acciones

1. Toda acción relativa al transporte multimodal internacional en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral en un plazo de dos (2) años. No obstante, si dentro de un plazo de seis (6) meses contados desde el día siguiente al de la entrega de las mercancías o, si éstas no se han entregado, desde el día siguiente a la fecha en que debían haberse entregado, no se ha dado una notificación por escrito en la que se hagan constar la naturaleza y los detalles principales de la reclamación, la acción prescribirá a la expiración de ese plazo.

2. El plazo de prescripción comenzará el día siguiente a la fecha en que el operador de transporte multimodal haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, al último día en que debieran haberse entregado.

3. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese plazo podrá ser prorrogada nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.

4. Salvo disposición en contrario de otro convenio internacional aplicable, la acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable en virtud del presente Convenio podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento; no obstante, ese plazo no podrá ser inferior a noventa (90) días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercida contra ella.

ARTÍCULO 26

Jurisdicción

1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte multimodal internacional con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:

a. El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o

b. El lugar de celebración del contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o

c. El lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega; o

d. Cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte multimodal y consignado en el documento de transporte multimodal.

2. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transcurso multimodal internacional con arreglo al presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en el párrafo 1 de este artículo. Las disposiciones de este artículo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

3. No obstante las disposiciones anteriores de este artículo, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación en el que se designe el lugar en que el demandante podrá ejercitar una acción.

4. a. Cuando se haya ejercitado una acción de conformidad con las disposiciones de este artículo o cuando se haya dictado fallo en el litigio promovido por tal acción, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado en relación con la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento.

b. A los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo o el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país no se considerarán como inicio de una nueva acción.

ARTÍCULO 27

Arbitraje

1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte multimodal internacional que en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.

2. El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:

a. Un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:

i. El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o

ii. El lugar de celebración del contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o

iii. El lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega; o

b. Cualquier otro lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.

3. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las disposiciones del presente Convenio.

4. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromisos de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.

5. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación relativa al transporte multimodal internacional.

PARTE VI

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

ARTÍCULO 28

Estipulaciones contractuales

1. Toda estipulación del contrato de transporte multimodal será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al operador de transporte multimodal o cualquier cláusula análoga.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el operador de transporte multimodal podrá, con el acuerdo del expedidor, aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumban en virtud del presente Convenio.

3. El documento de transporte multimodal comprenderá una declaración en el sentido de que el transporte multimodal está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del expedidor o del consignatario.

4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el operador de transporte multimodal pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además, el operador de transporte multimodal pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

ARTÍCULO 29

Avería gruesa

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte multimodal o en la legislación nacional, en la medida en que sean aplicables.

2. Con excepción del artículo 25, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del operador de transporte multimodal por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el operador de transporte multimodal está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.

ARTÍCULO 30

Otros convenios

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones establecidos en el Convenio Internacional de Bruselas para la unificación de ciertas reglas concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, de 25 de agosto de 1924, en el Convenio Internacional de Bruselas relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que navegan por alta mar, de 10 de octubre de 1957, en el Convenio de Londres sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, de 19 de noviembre de 1976, y en el Convenio de Ginebra relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación interior (CLN), de 1° de marzo de 1973, incluidas las enmiendas a esos convenios, o en las leyes nacionales relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima o a la navegación interior.

2. Las disposiciones de los artículos 26 y 27 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio internacional relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados parte en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará a la aplicación del párrafo 3 del artículo 27 del presente Convenio.

3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:

a. En virtud de la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o de la Convención de Viena de 21 de mayo de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares, o de enmiendas a esas convenciones; o

b. En virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena.

4. El transporte de mercancías tal como el contemplado en el artículo 2° del Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de

transporte internacional de mercancías por carretera, o en el artículo 2° del Convenio de Berna de 7 de febrero de 1970 sobre transporte de mercancías por ferrocarril, no se considerará, para los Estados parte en los convenios que

regulen tal transporte, como transporte multimodal internacional a los efectos del párrafo 1 del artículo 1 ° del presente Convenio, en la medida en que esos Estados estén obligados a aplicar las disposiciones de esos convenios.

ARTÍCULO 31

Unidad de cuenta o unidad monetaria y conversión

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 18 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 18 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha de la sentencia o del laudo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. No obstante, el Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrá, en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en su territorio se fijarán como sigue: con respecto a los límites prescriptos en el párrafo 1 del artículo 18, en 13.750 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o en 41,25 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías, y con respecto al límite prescripto en el párrafo 3 del artículo 18, en 124 unidades monetarias.

3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 de este artículo se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 de este artículo y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado contratante el mismo valor real que en el artículo 18 se expresa en unidades de cuenta.

5. Los Estados contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con la última frase del párrafo 1 de este artículo o el resultado de la convención mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de esa conversión.

PARTE VII

CUESTIONES ADUANERAS

ARTÍCULO 32

Tránsito aduanero

1. Los Estados contratantes autorizarán la utilización del régimen de tránsito aduanero para el transporte multimodal internacional,

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en las leyes o reglamentos nacionales y en los acuerdos intergubernamentales, el tránsito aduanero de mercancías en el transporte multimodal internacional se hará conforme a las normas y principios enunciados en los artículos I a IV del anexo del presente Convenio.

3. Al promulgar leyes o reglamentos sobre el régimen de tránsito en el transporte multimodal de mercancías, los Estados contratantes deberían tener en cuenta los artículos 1 y VI del anexo del presente Convenio.

PARTE VIII
CLÁUSULAS FINALES

ARTÍCULO 33

Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. Todos los Estados tienen derecho a adquirir la calidad de parte en el presente Convenio mediante:

- a. Firma, sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación; o
- b. Firma, con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c. Adhesión.

2. El presente Convenio estará abierto a la firma desde el 1 ° de septiembre de 1980 hasta el 31 de agosto de 1981, inclusive, en la sede de las Naciones Unidas, en Nueva York.

3. Después del 31 de agosto de 1981, el presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del depositario.

5. Análogamente, las organizaciones de integración económica regional, constituidas por Estados soberanos miembros de la UNCTAD, que tengan competencia para negociar, celebrar y aplicar acuerdos internacionales en esferas concretas comprendidas en el Convenio, tendrán derecho a adquirir la calidad de partes en el presente Convenio de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 a 4 de este artículo, y asumirán con ello, en relación con las demás partes en el presente Convenio, los derechos y obligaciones que en él se establezcan en las esferas concretas antes indicadas.

ARTÍCULO 35

Reservas

No se podrán hacer reservas al presente Convenio. Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que los gobiernos de treinta Estados lo hayan firmado sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado instrumentos de ratificación, aprobación o adhesión en poder del depositario.

2. Respecto de cada Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio o se adhiera a él después de que se hayan cumplido los requisitos para la entrada en vigor establecidos en el párrafo 1 de este artículo, el Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que tal Estado haya depositado el instrumento pertinente.

Fecha de aplicación

Cada Estado contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte multimodal que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto a ese Estado o después de esa fecha.

ARTÍCULO 38

Derechos y obligaciones en virtud de convenios existentes

Si, de conformidad con los artículos 26 o 27, se incoar un procedimiento judicial o arbitral en un Estado contratante en un asunto relativo a un transporte multimodal internacional regido por el presente Convenio que se efectúe entre dos Estados de los cuales solamente uno sea Estado contratante, y si ambos Estados están en el momento de la entrada en vigor del presente Convenio obligados en igual medida por otro convenio internacional, el tribunal judicial o arbitral podrá, de conformidad con las obligaciones establecidas en ese otro convenio, dar cumplimiento a las disposiciones del mismo.

ARTÍCULO 39

Revisión y enmienda

1. Después de la entrada en vigor del presente Convenio, el Secretario General de las Naciones Unidas convocará una conferencia de los Estados contratantes para revisarlo o enmendarlo, si lo solicita un tercio, por lo menos, de los Estados contratantes. El Secretario General de las Naciones Unidas comunicará a todos los Estados contratantes los textos de cualesquiera propuestas de enmienda por lo menos tres meses antes de la fecha de apertura de la conferencia.
2. Toda decisión de la conferencia de revisión, incluidas las enmiendas, será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados presentes y votantes. El depositario comunicará las enmiendas adoptadas por la conferencia a todos los Estados contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.
3. Con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 4 de este artículo, toda enmienda adoptada por la conferencia entrará en vigor solamente respecto de los Estados contratantes que la hayan aceptado, el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados contratantes. Respecto de todo Estado que acepte una enmienda después que la hayan aceptado dos tercios de los Estados contratantes, la enmienda entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por ese Estado.

ARTÍCULO 40

Denuncia

1. Todo Estado contratante podrá denunciar el presente Convenio, en cualquier momento después de la expiración de un plazo de dos años contado desde la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor, mediante notificación hecha por escrito al depositario.
2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

En testimonio de lo cual los infrascriptos, debidamente autorizados, han firmado el presente Convenio en las fechas que se indican.

Hecho en Ginebra el día veinticuatro de mayo de mil novecientos ochenta, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

Texto certificado auténtico

Carmen Sramek

Secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas para la Elaboración de un Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional

ANEXO

Disposiciones sobre cuestiones aduaneras relativas al transporte multimodal internacional de mercancías

Artículo 1

A los efectos del presente Convenio:

Por "régimen de tránsito aduanero" se entiende el régimen aduanero con arreglo al cual se transportan las mercancías bajo control aduanero de una oficina de aduanas a otra.

Por "oficina de aduanas de destino" se entiende toda oficina de aduanas donde termina una operación de tránsito aduanero.

Por "derechos e impuestos de importación o exportación" se entienden los derechos de aduana y todos los demás derechos, impuestos, cánones u otros gravámenes que se recaudan por la importación o exportación de mercancías o en relación con dicha importación, pero no comprenden los cánones y gravámenes cuya cuantía se limita al costo aproximado de los servicios prestados.

Por "documento de tránsito aduanero" se entiende un formulario en el que constan los datos e informaciones requeridos para la operación de tránsito aduanero.

Artículo II

1. Sin perjuicio de las disposiciones de las leyes, reglamentos y convenios internacionales que estén en vigor en sus territorios, los Estados contratantes concederán libertad de tránsito a las mercancías en el transporte multimodal internacional.

2. Siempre que se cumplan, a satisfacción de las autoridades de aduanas, las condiciones establecidas en el régimen de tránsito aduanero utilizado para la operación de tránsito, las mercancías en el transporte multimodal internacional:

a. No serán, por regla general, sometidas a inspección aduanera en el curso del viaje, salvo en la medida que se considere necesaria para garantizar el cumplimiento de las normas y reglamentos que las aduanas tienen obligación de hacer cumplir; en consecuencia, las autoridades de aduanas se limitarán normalmente a controlar los precintos aduaneros y otras medidas de garantía en los puntos de entrada y de salida;

b. Sin perjuicio de la aplicación de las leyes y reglamentos relativos a la seguridad pública o nacional, la moralidad pública o la sanidad pública, no serán sometidas a ninguna formalidad o requisito aduanero que no sean los prescriptos en el régimen de tránsito aduanero aplicable a la operación de tránsito.

Artículo III

Con objeto de facilitar el tránsito de las mercancías, cada Estado contratante deberá:

a. Si fuere el país de partida, adoptar, dentro de lo posible, todas las medidas a fin de garantizar la integridad y la exactitud de la información requerida para las ulteriores operaciones de tránsito;

b. Si fuere el país de destino:

i. Adoptar todas las medidas necesarias para que las mercancías en tránsito aduanero sean despachadas, por regla general, en la oficina de aduanas de destino de las mercancías,

ii. Esforzarse por efectuar el despacho de las mercancías en un lugar que se halle lo más cerca posible del lugar de destino final de las mismas, siempre que las leyes o reglamentos nacionales no dispongan otra cosa al respecto.

Artículo IV

1. Siempre que se cumplan, a satisfacción de las autoridades de aduanas, las condiciones establecidas en el régimen de tránsito aduanero, las mercancías en el transporte multimodal internacional no estarán sujetas al pago de derechos e impuestos de importación o exportación, o a su depósito en lugar de su pago, en los países de tránsito.

2. Las disposiciones del párrafo que antecede no impedirán:

a. La recaudación de los cánones y gravámenes exigibles en virtud de los reglamentos nacionales por causa de seguridad pública o de sanidad pública;

b. La recaudación de los cánones y gravámenes, cuya cuantía se limite al costo aproximado de los servicios prestados, siempre que aquéllos se apliquen en condiciones de igualdad.

Artículo V

1. Cuando se exija una garantía financiera para la operación de tránsito aduanero, ésta se constituirá a satisfacción de las autoridades de aduanas del país de tránsito interesado, de conformidad con las leyes y reglamentos de dicho país y los convenios internacionales.

2. Con objeto de facilitar el tránsito aduanero, el sistema de garantía aduanera deberá ser sencillo, eficaz y de costo moderado y cubrirá los derechos e impuestos de importación o exportación exigibles y, en los países en que estén cubiertas por garantías, las sanciones a que haya lugar.

Artículo VI

1. Sin perjuicio de cualesquiera otros documentos que puedan exigirse en virtud de un convenio internacional o de las leyes y reglamentos nacionales, las autoridades de aduanas de los países de tránsito aceptarán el documento de transporte multimodal como parte descriptiva del documento de tránsito aduanero.

2. Con objeto de facilitar el tránsito aduanero, los documentos de tránsito aduanero se ajustarán en lo posible al modelo que se reproduce a continuación.

REGLAS DE LA UNCTAD Y LA CCI RELATIVAS A LOS DOCUMENTOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL

1. Aplicabilidad

1.1. Las presentes Reglas se aplicarán en virtud de su incorporación al contrato de transporte, hecha por escrito, verbalmente o en cualquier otra forma, por remisión a las "Reglas de la UNCTAD y la CCI relativas a los documentos de transporte multimodal", independientemente de que medie o no un contrato de transporte unimodal o un contrato de transporte multimodal que concierna a uno o varios modos de transporte y de que se haya emitido o no un documento.

1.2. En los casos en que se haga tal remisión, las partes convienen en que las presentes Reglas prevalecerán sobre cualesquiera cláusulas adicionales del contrato de transporte multimodal que sean contrarias a las Reglas, salvo si amplían la responsabilidad o las obligaciones del operador de transporte multimodal.

2. Definiciones 1

2.1. Por contrato de transporte multimodal (contrato de transporte` multimodal) se entiende un contrato único para el transporte de mercancías por dos modos de transporte por lo menos.

2.2. Por operador de transporte multimodal (OTM) se entiende la persona que celebra un contrato de transporte multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de porteador.

2.3. Por porteador se entiende la persona que efectivamente ejecuta o hace ejecutar el transporte, o parte de éste, sea o no el operador de transporte multimodal.

2.4. Por expedidor se entiende la persona que celebra el contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal.

2.5. Por consignatario se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías del operador de transporte multimodal.

2.6. Por documento de transporte multimodal (documento TM) se entiende el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y que puede ser sustituido, si así lo autoriza la ley aplicable, por mensajes de intercambio electrónico de datos y ser emitido.

a) en forma negociable, o

b) en forma no negociable con expresión del nombre del consignatario.

2.7. Por tomar bajo custodia se entiende el hecho de poner las mercancías en poder del OTM y de que éste las acepte para su transporte.

2.8. Por entrega se entiende:

a) el hecho de poner, las mercancías en poder del consignatario,

b) el hecho de poner las mercancías a disposición del consignatario de conformidad con el contrato de transporte multimodal o con las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el lugar de entrega, o

c) el hecho de poner las mercancías en poder de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, se hayan de poner las mercancías.

2.9. Por derechos especiales de giro (DEG) se entiende la unidad de cuenta tal como ha sido definida por el Fondo Monetario Internacional. ,

2.10. Por mercancías se entiende los bienes de cualquier clase, incluidos los animales vivos y los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos que no hayan sido suministrados por el OTM, independientemente de que tales bienes hayan de ser o sean transportados sobre o bajo cubierta.

3. Valor probatorio de los datos contenidos en el documento de transporte multimodal

Los datos contenidos en el documento TM establecerán la presunción, salvo prueba en contrario, de que el OTM ha tomado bajo su custodia las mercancías tal como aparecen descritas en esos datos, a menos de que se haya incluido en el texto impreso del documento o se haya añadido de otra manera a éste una indicación en contrario, como "peso, naturaleza y número declarados por el cargador", "contenedor llenado por el cargador" u otras expresiones análogas. No se admitirá la prueba en contrario si el documento TM ha sido transferido, o si el mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente ha sido transmitido al consignatario, que ha acusado recibo y ha procedido de buena fe basándose en él.

4. Obligaciones del operador de transporte multimodal

4.1. Período de responsabilidad

La responsabilidad del OTM por las mercancías en virtud de las presentes Reglas abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.

4.2. Responsabilidad del operador de transporte multimodal por sus empleados, agentes y otras personas

El OTM será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fueran propias.

4.3. Entrega de las mercancías al consignatario

El OTM se compromete a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas:

- a) cuando el documento TM se haya emitido en forma negociable "al portador", a la persona que presente uno de los originales del documento;
- b) cuando el documento TM se haya emitido en forma negociable "a la orden", a la persona que presente uno de los originales del documento debidamente endosado;
- c) cuando el documento TM se haya emitido en forma negociable a nombre de persona determinada, a esa persona previa prueba de su identidad y contra presentación de uno de los originales del documento; si ese documento ha sido transferido "a la orden" o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el apartado b);
- d) cuando el documento TM se haya emitido en forma no negociable, a la persona designada en el documento como consignatario previa prueba de su identidad; o
- e) cuando no se haya emitido ningún documento, a la persona que se designe en las instrucciones recibidas del expedidor o de una persona que haya adquirido los derechos del expedidor o el consignatario según el contrato de transporte multimodal para dar tales instrucciones.

5. Responsabilidad del operador de transporte multimodal

5.1. Fundamento de la responsabilidad

Sin perjuicio de las causas de exoneración enunciadas en la Regla 5.4 y la Regla 6, el OTM será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido de la Regla 4.1, a menos que pruebe que no intervino culpa o negligencia de su parte ni de parte de sus empleados, agentes o cualquier otra de las personas a que se refiere la Regla 4 para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso, o contribuir a ellos. No obstante, el OTM no será responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega a menos que el expedidor haya hecho una declaración de interés en la entrega en el plazo debido que haya sido aceptada por el OTM.

5.2. Retraso en la entrega

Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un OTM diligente.

5.3. Conversión del retraso en pérdida definitiva

Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los noventa días consecutivos siguientes a la fecha de entrega determinada de conformidad con la Regla 5.2, el reclamante podrá, a falta de prueba en contrario, considerarlas perdidas.

5.4. Causas de exoneración en el transporte de mercancías por mar o por vías de navegación interior

No obstante lo dispuesto en la Regla 5.1, el OTM no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega con respecto a las mercancías transportadas por mar o por vías de navegación interior cuando tales pérdidas, daño o retraso hayan sobrevenido durante ese transporte por:

- actos, negligencia o falta del capitán, marinero, práctico o empleados del porteador en la navegación o el manejo del buque;
 - incendio, a menos que haya sido ocasionado por culpa personal del porteador;
- siempre que, en los casos en que la pérdida o el daño resulte de la innavegabilidad del buque, el OTM pruebe que ha empleado la diligencia debida para poner el buque en estado de navegar al comienzo del viaje.

5.5. Fijación de la cuantía de la indemnización

5.5.1. La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará según el valor de esas mercancías en el lugar y el momento de su entrega al consignatario o en el lugar y

el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, hubieran debido ser entregadas.

5.5.2. El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización que tengan en una bolsa de mercancías o, en su defecto, con arreglo al precio que tengan en el mercado o, si no se dispusiere de esa cotización ni de ese precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.

6. Limitación de la responsabilidad del operador de transporte multimodal

6.1. Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el expedidor antes de que el OTM las haya tomado bajo su custodia, y que hayan sido consignados en el documento TM, el OTM no será ni podrá ser tenido por responsable en ningún caso de la pérdida o el daño de las mercancías por una suma que exceda del equivalente a 666,67 DEG por bulto o unidad o a 2 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

6.2. Si un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada que según el documento de transporte multimodal esté contenido en ese elemento de transporte se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.

6.3. No obstante las disposiciones anteriores, si el transporte multimodal no incluye, conforme al contrato, el porte de mercancías por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del OTM estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

6.4. Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se haya producido en una fase determinada del transporte multimodal respecto de la cual un convenio internacional aplicable o una ley nacional imperativa hubiera establecido otro límite de responsabilidad de haberse concertado un contrato de transporte distinto para esa fase determinada del transporte, el límite de la responsabilidad del OTM por tal pérdida o daño se determinará a tenor de lo dispuesto en ese convenio o en esa ley nacional imperativa.

6.5. Si el OTM fuere responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, o de cualquier pérdida o daño indirecto que no sean la pérdida o el daño de las mercancías, la responsabilidad del OTM estará limitada

a una suma que no exceda del equivalente al flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal por el transporte multimodal.

6.6. La responsabilidad acumulada del OTM no excederá de los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.

7. Pérdida del derecho del operador de transporte multimodal a la limitación de la responsabilidad

El OTM no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión realizada personalmente por el OTM con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

8. Responsabilidad del expedidor

8.1. Se considerará que el expedidor garantiza al OTM la exactitud, en el momento en que el OTM toma las mercancías bajo su custodia, de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso que haya proporcionado por sí o por medio de otro que actúe en su nombre para su inclusión en el documento TM.

8.2. El expedidor indemnizará al OTM de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos antes mencionados.

8.3. El expedidor seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el documento TM.

8.4. El derecho del OTM a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.

9. Aviso de pérdida o daño de las mercancías

9.1. A menos que el consignatario dé por escrito al OTM aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, en el momento en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puestas en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el OTM ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento TM.

9.2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, surtirá efecto igualmente dicha presunción iuris tantum si no se da aviso por escrito dentro de los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

10. Prescripción

El OTM quedará exonerado, salvo que se haya pactado expresamente otra cosa, de toda responsabilidad en virtud de las presentes Reglas si no se entabla una demanda dentro de un plazo de nueve meses contados desde la entrega de las mercancías, desde la fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas o desde la fecha en que, de conformidad con la Regla 5.3, la falta de entrega de las mercancías hubiese dado al consignatario el derecho a considerarlas pérdidas.

11. Aplicabilidad de las Reglas a las acciones fundadas en la responsabilidad extracontractual

Las presente Reglas se aplicarán a todas las reclamaciones que se dirijan contra el OTM en relación con el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, independientemente de que la reclamación se funde en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual.

12. Aplicabilidad de las Reglas a los empleados o agentes del operador de transporte multimodal y a otras personas a cuyos servicios éste recurra

Las presentes Reglas se aplicarán a todas las reclamaciones que se dirijan en relación con el cumplimiento del contrato de transporte multimodal contra cualquier empleado o agente del OTM o contra cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del

contrato de transporte multimodal, independientemente de que tales reclamaciones se funden en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual, y la responsabilidad acumulada del OTM y de esos empleados, agentes u otras personas no excederá de los límites establecidos en la Regla 6.

13. Ley imperativa

Las presentes Reglas sólo surtirán efecto si no son contrarias a las disposiciones imperativas de los convenios internacionales o las leyes nacionales aplicables al contrato de transporte multimodal.

**Integración de la infraestructura regional
sudamericana (IIRSA)**

**Fondo Financiero Para el Desarrollo de la
Cuenca del Plata (FONPLATA)**

**Transporte Multimodal
en Sudamérica**

**Hacia una articulación normativa de
carácter regional**

Dr. Alberto Corcuera Ibañez

Cap. Martin Sgut

5 de junio de 2003

Contenido de la presentación

- ▶ **Importancia del Transporte Multimodal**
- ▶ **Normativa consagrada regionalmente**
- ▶ **Normativa consagrada internacionalmente**
- ▶ **Normativa consagrada a nivel nacional**
- ▶ **Aspectos institucionales y legales**
- ▶ **Conclusiones**
- ▶ **Recomendaciones**

Contenido de la presentación

▶ **Importancia del Transporte Multimodal**

- ▶ Normativa consagrada regionalmente
- ▶ Normativa consagrada internacionalmente
- ▶ Normativa consagrada a nivel nacional
- ▶ Aspectos económicos, institucionales y legales
- ▶ Conclusiones
- ▶ Recomendaciones

Deficit en materia multimodal en la región Sudamericana

- ▶ Infraestructura multimodal: interfaces, terminales interiores, etc.
- ▶ Armonización legal, regulatoria y de las reglas de la competencia
- ▶ Infoestructura

Por que armonizar las legislaciones?

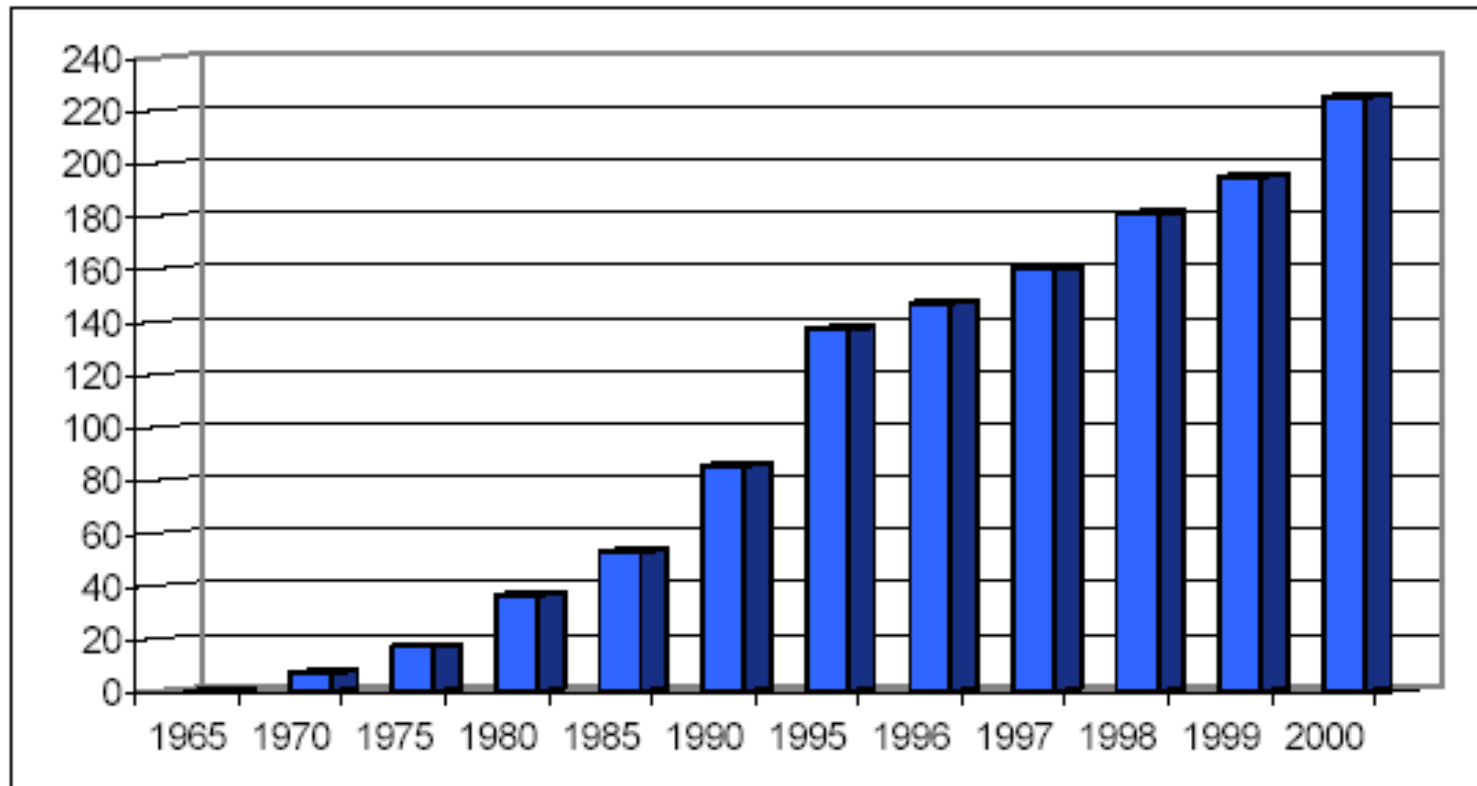
- ▶ Existe un amplio desconocimiento a nivel internacional de los marcos regulatorios vigentes en los países sudamericanos.
- ▶ Además, los acuerdos regionales y subregionales presentan agudos problemas en orden a su adopción, internalización a las legislaciones nacionales e implementación mediante los mecanismos legislativos o administrativos de los países miembros.
- ▶ Por el estado de situación vigente los distintos agentes económicos intervinientes maximizan la agregación de márgenes para cubrir imprevistos, juicios, mayores costos, etc.
- ▶ De dilucidarse las formas y procedimientos destinados a una eficiente armonización normativa para toda la región, ya sea mediante la consagración de un nuevo acuerdo sudamericano, o a través de la articulación de los existentes, se aportaría un ámbito de mayor transparencia, eliminando las incertidumbres que en gran parte se traducen en riesgos potenciales.

Por que armonizar las legislaciones?

▶ La resultante de lo arriba indicado se traduciría en:

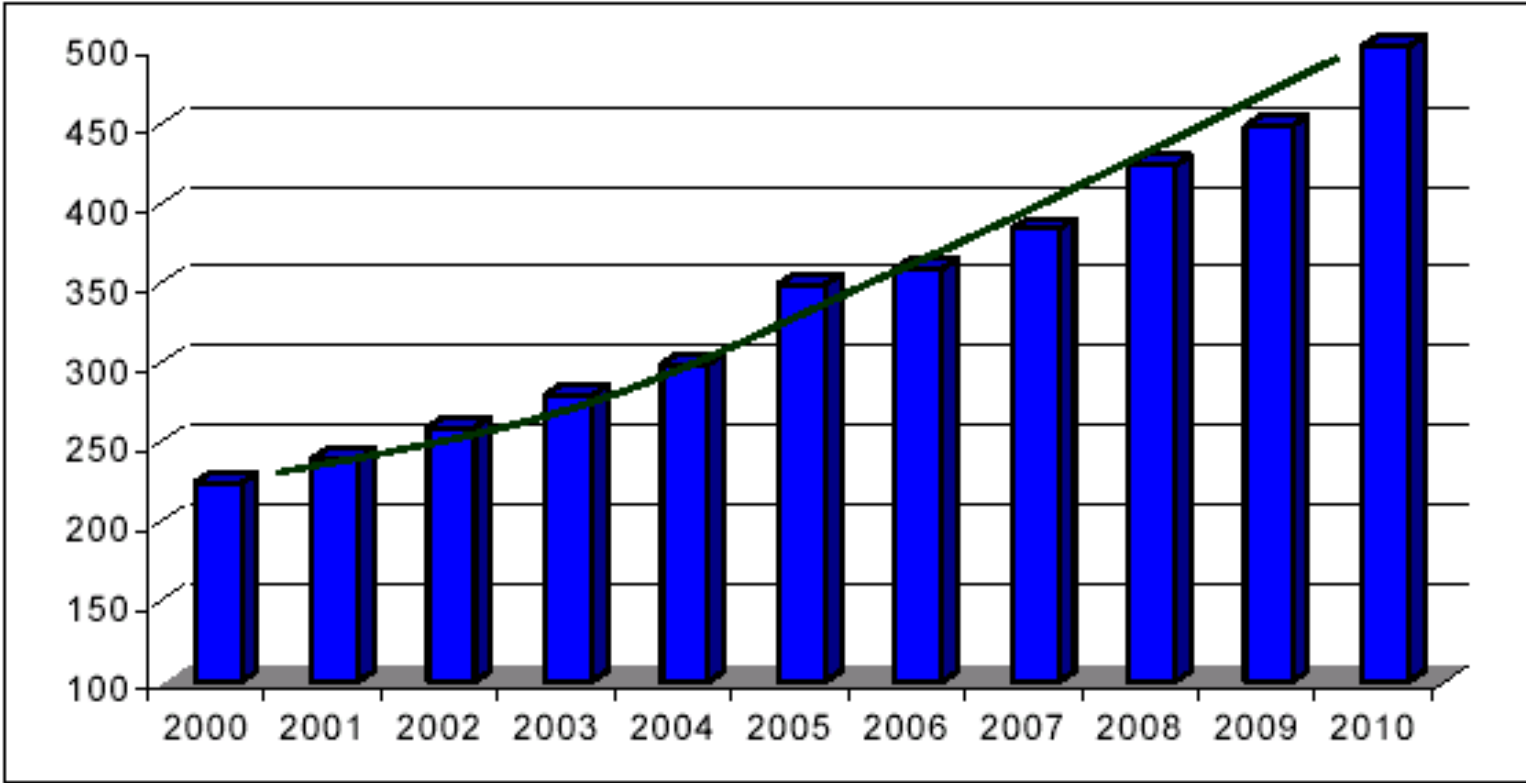
- 1) Dotar a las operaciones de un marco jurídico completo y previsible.**
- 2) Asegurar la aplicación de una sola normativa en la región o de un mecanismo que garantice la interrelación de las ya existentes.**
- 3) Una intensificación del proceso de integración, mediante un uso mas vigoroso de las herramientas institucionales y normativas institucionales que ya posee.**

Evolución de tráfico internacional de containers (en millones de teus)



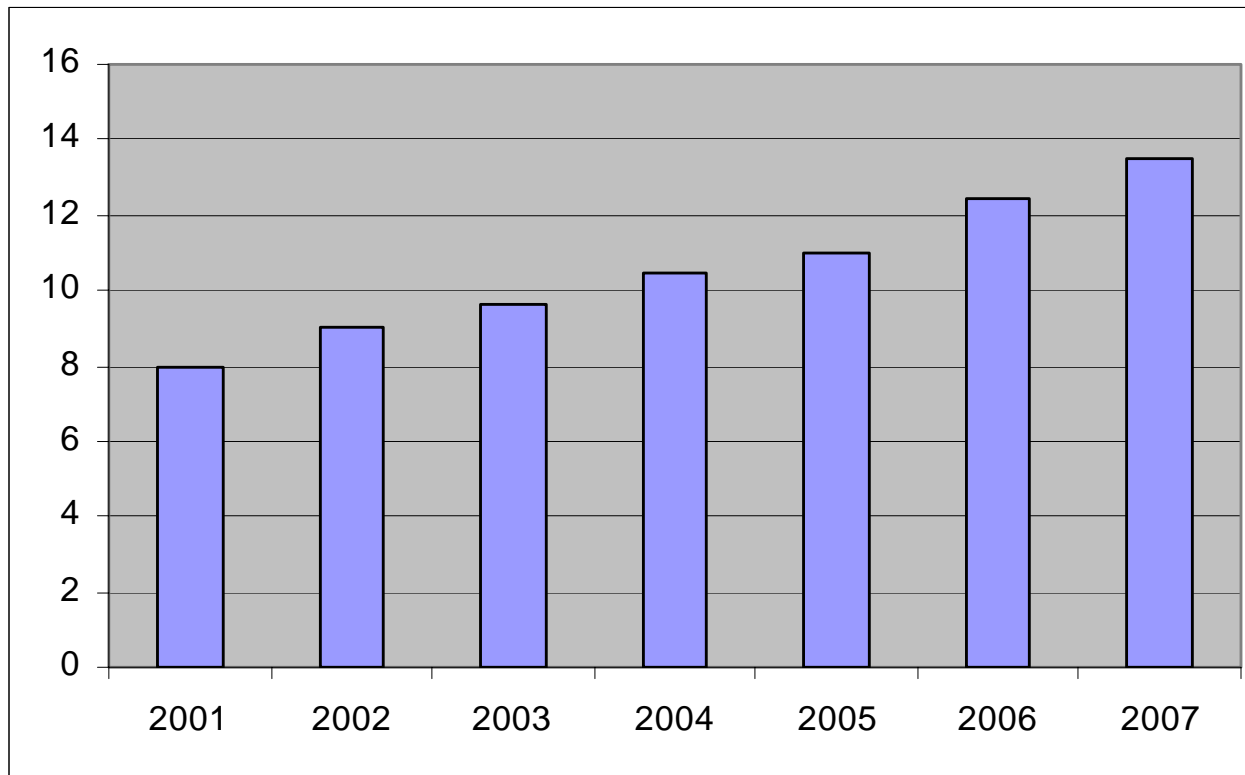
Fuente: Containerization International Yearbook, UNCTAD

Pronóstico del tráfico internacional de containers (en millones de teus)



Fuente: ILS Bremen, UNCTAD

Pronóstico del tráfico Sudamericano de containers (en millones de teus)



Drewry Shipping Consultants, TOC Americas 2002, Hans Peters

Pronóstico de demanda del tráfico internacional de containers (en millones de teus)

Región	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	% Crec.
Norteamérica	30.736	32.931	33.670	35.062	36.495	37.895	39.147	4,1
Europa Oeste	52.961	50.659	56.962	59.520	62.396	65.114	67.916	4,1
Europa Norte	32.028	28.727	34.452	35.893	37.429	38.868	40.346	3,9
Europa Sur	20.933	21.932	22.510	23.627	24.968	26.247	27.570	4,7
Lejano Oriente	75.124	79.297	83.460	90.660	99.030	106.004	113.422	7,1
Sudeste Asiático	36.997	40.619	44.383	49.217	54.263	59.212	64.573	9,7
Oriente Medio	12.035	13.091	13.037	13.810	14.660	154.421	16.219	5,1
Caribe/Centroamérica	9.808	11.189	12.072	12.829	13.581	14.272	14.993	7,3
Sudamérica	8.184	9.113	9.617	10.515	11.512	12.493	13.551	8,8
Oceanía	5.279	5.525	5.593	5.830	6.112	6.355	6.665	3,7
Sud de Asia	6.024	7.023	7.904	8.701	9.570	10.492	11.501	11,4
Africa	7.322	8.028	8.465	8.965	9.461	9.908	10.372	6
Europa del Este	1.350	1.387	1.429	1.575	1.684	1.858	2.046	7,2
Total	298.781	309.521	333.554	356.204	381.161	543.139	428.321	6,6

Drewry Shipping Consultants, TOC Americas 2002, Hans Peters

Exportaciones de cargas generales entre los países de la región, año 2000 (en teu)

	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	Paraguay	Peru	Uruguay	Venezuela	Total
Argentina		206	109.238	9.709	1.742	25.220	8.826	1.479	1.840	11	158.271
Bolivia	306		10.297	33	1.800	531	4.936	650	0	0	18.553
Brasil	89.575	63		57.060	7.745	902	1.471	28.249	57.681	226	242.972
Chile	12.804	30	17.018		9.840	20.687	1.916	33.726	771	20	96.812
Colombia	3.920	3.723	18.221	22.954		2.205	149	8.493	200	87	59.952
Ecuador	1.889	466	3.487	13.119	6.999		0	6.921	42	366	33.289
Paraguay	924	15	327	7	83	24		25	958	0	2.363
Peru	8.733	516	15.420	24.360	10.387	2.833	158		4.734	389	67.530
Uruguay	2.914	14.165	934	139	161	1.709	24.150	286		3	44.461
Venezuela	14.096	1.057	34.981	20.543	5.329	3.913	388	5.744	634		86.685
Total	135.161	20.035	100.685	138.215	42.344	32.804	33.168	84.094	65.020	1.091	652.617

Contenido de la presentación

- ▶ Importancia del Transporte Multimodal
- ▶ **Normativa consagrada regionalmente**
- ▶ Normativa consagrada a nivel nacional
- ▶ Normativa consagrada internacionalmente
- ▶ Aspectos económicos, institucionales y legales
- ▶ Conclusiones
- ▶ Recomendaciones

Normativa consagrada regionalmente

	CAN	MERCOSUR	CONFERENCIA DE MINISTROS
NORMA	Decision 331 Transporte Multimodal Internacional	Acuerdo De Transporte Multimodal Internacional Entre Los Estados Parte Del Mercosur	Acuerdo De Alcance Parcial Sobre Transporte Multimodal Internacional En America Del Sur
AÑO DE CONSAGRACION	1993	1994	1996

Contenido de la presentación

- ▶ Importancia del Transporte Multimodal
- ▶ Normativa consagrada regionalmente
- ▶ **Normativa consagrada internacionalmente**
- ▶ Normativa consagrada a nivel nacional
- ▶ Aspectos económicos, institucionales y legales
- ▶ Conclusiones
- ▶ Recomendaciones

Normativa consagrada internacionalmente

	NACIONES UNIDAS, GINEBRA 1980	UNCTAD/CCI
NORMA	Acuerdo de transporte multimodal de las Naciones Unidas	Reglas UNCTAD/CCI para documentos de transporte
AÑO DE CONSAGRACION	1980 (No adoptado)	1992 (No mandatorio)

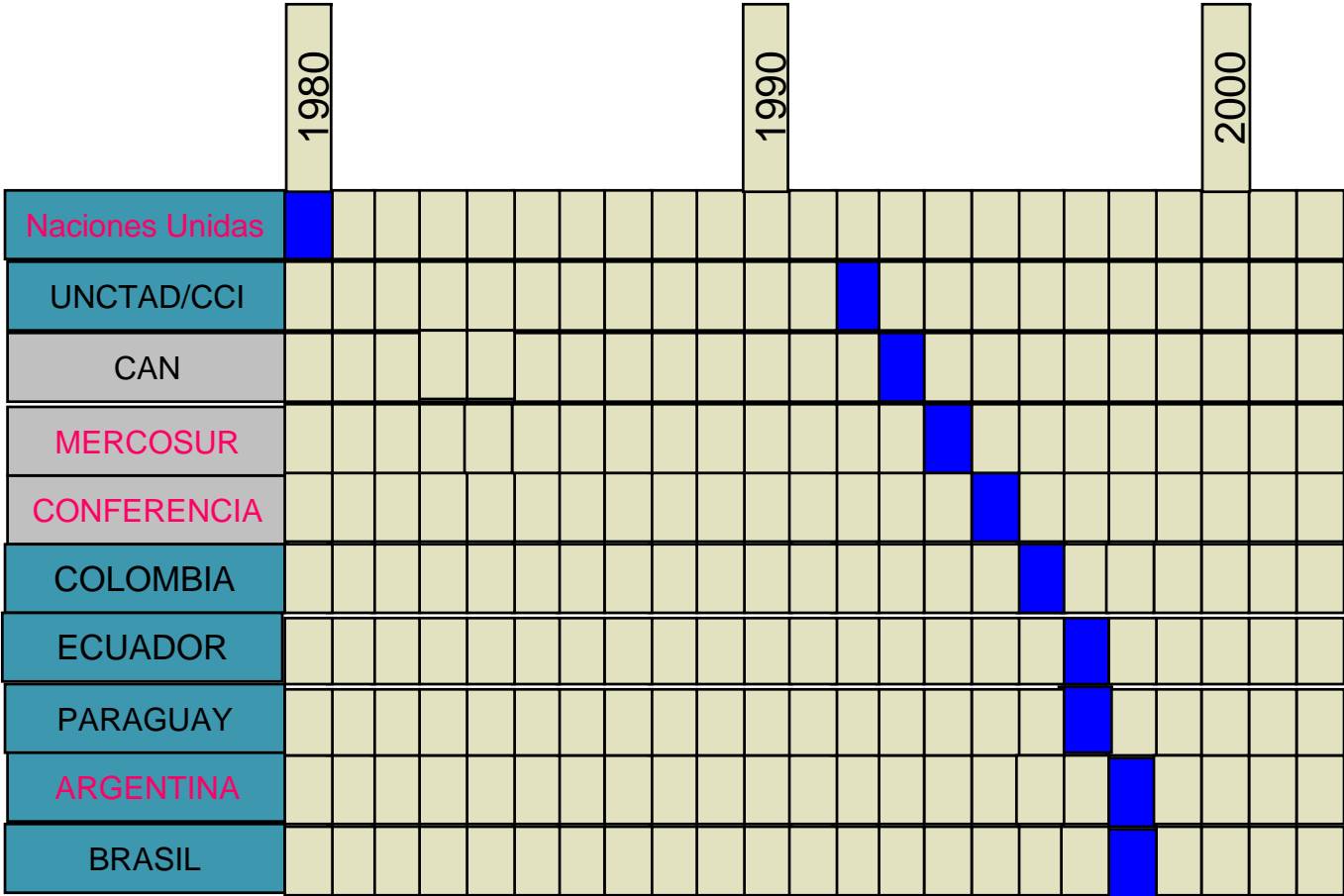
Contenido de la presentación

- ▶ Importancia del Transporte Multimodal
- ▶ Normativa consagrada regionalmente
- ▶ Normativa consagrada internacionalmente
- ▶ **Normativa consagrada a nivel nacional**
- ▶ Aspectos económicos, institucionales y legales
- ▶ Conclusiones
- ▶ Recomendaciones

Normativa consagrada a nivel nacional

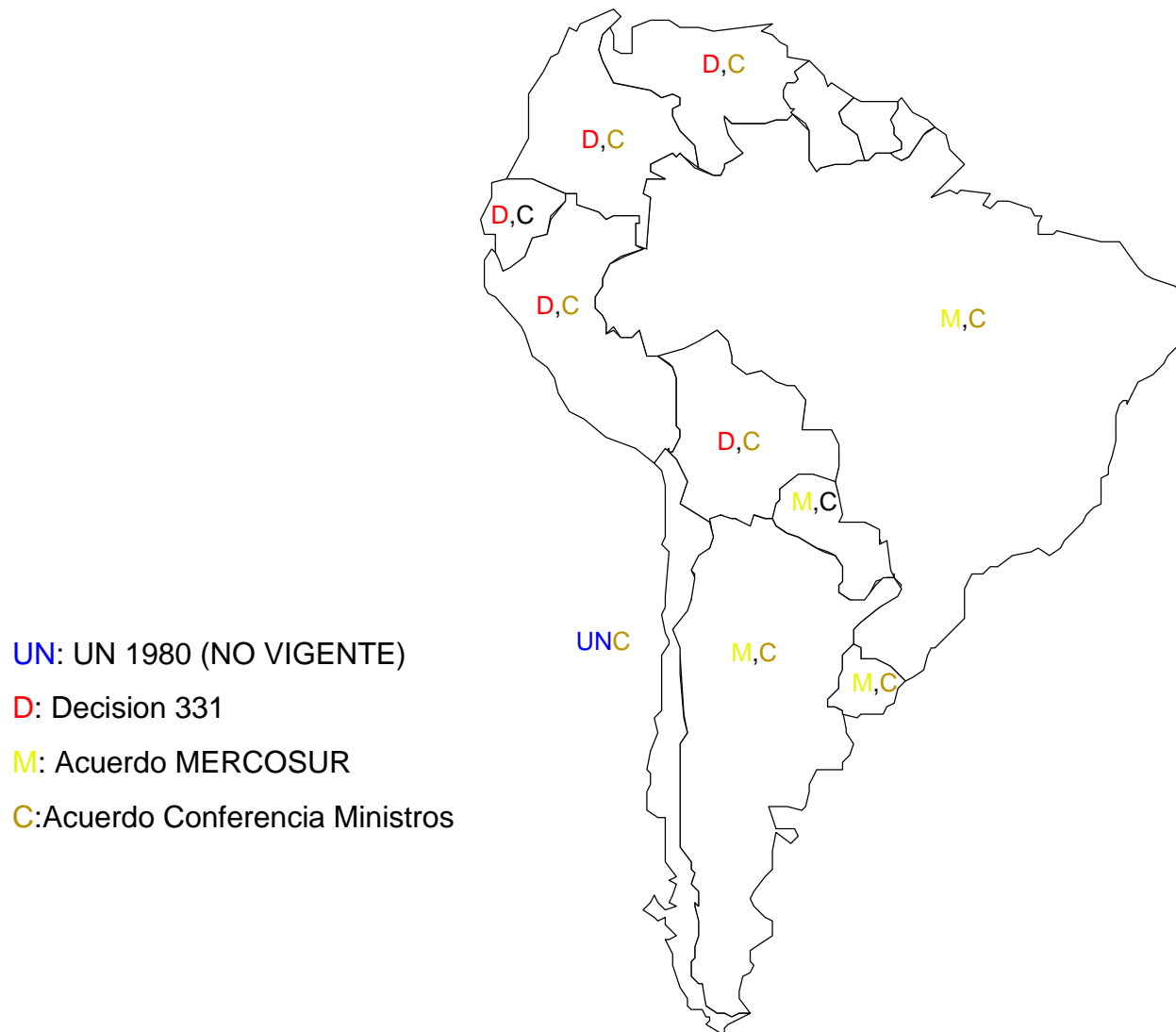
	COLOMBIA	ECUADOR	PARAGUAY	ARGENTINA	BRASIL
NORMA	Incorpora al derecho interno normativa CAN	Incorpora al derecho interno normativa CAN	Incorpora a derecho interno normativa MERCOSUR	Ley 24.921	Ley 9.611
AÑO DE CONSAGRACION	1996	1997	1997	1998	1998

Evolución cronológica de los acuerdos y leyes



Normas vigentes
 Normas no vigentes

Mapa de los instrumentos consagrados por país



Contenido de la presentación

- ▶ Importancia del Transporte Multimodal
- ▶ Normativa consagrada regionalmente
- ▶ Normativa consagrada internacionalmente
- ▶ Normativa consagrada a nivel nacional

▶ Aspectos económicos, institucionales y legales

- ▶ Conclusiones
- ▶ Recomendaciones

Cuales son las metas a lograr en una nueva legislación?

- ▶ **Unificación documental**
- ▶ **Emisión de un documento apto bancariamente al inicio de una exportación.**
- ▶ **Limitación de la responsabilidad**
- ▶ **Baja del costo del seguro**
- ▶ **Desregulación del tráfico de containers**
- ▶ **Baja del costo impositivo en los tramos internos**

Cuales son algunos de los reparos ante una nueva legislación?

- ▶ **El transporte interno será controlado por los navieros (transportistas terrestres)**
- ▶ **El mercado de seguros será mas controlado por empresas del exterior (aseguradores)**
- ▶ **Se producirá una baja en la recaudación fiscal (Gobiernos)**
- ▶ **Posibilidad de pérdida de mejores condiciones establecidas en los acuerdos modales de navegación internacional preexistente -La Haya Visby- (navieros)**

Cual es el volumen de este negocio en Sudamérica?

- ▶ **Son 10 millones de teus por año**
- ▶ **Con una relación 1,42, se trata de 7 millones de containers entrados o salidos.**

Cuanto se factura promedio por cada container?

Servicio	En US\$
Transporte interno en la región	500
Operación portuaria en la región	500
Transporte marítimo	1500
Operación Portuaria extraregional	500
Transporte interno extraregional	700
Total	3.700

Cual es nivel de facturación global?

Facturación global	25.900.000.000 US\$
--------------------	---------------------

Cual es ahorro potencial a nivel sudamericano?

- ▶ **Es un porcentaje de la cifra anteriormente indicada.**
- ▶ **El cálculo del mismo, excede el marco de este estudio.**
- ▶ **No obstante se puede estimar que el mismo, si bien puede ser un porcentaje menor, dadas las magnitudes de este negocio, cada 1% de ahorro implica a nivel Sudamericano 259 millones de US\$ de ahorro para el conjunto de los usuarios.**
- ▶ **Opiniones de ALADI y CEPAL, coinciden que la baja del costo de transporte puede llegar al 20% del costo de la mercadería.**

Contenido de la presentación

- ▶ Importancia del Transporte Multimodal
- ▶ Normativa consagrada regionalmente
- ▶ Normativa consagrada internacionalmente
- ▶ Normativa consagrada a nivel nacional
- ▶ Aspectos económicos, institucionales y legales
- ▶ **Conclusiones**
- ▶ Recomendaciones

Conclusiones

- ▶ Es imperioso avanzar en un proceso de armonización de la legislación del transporte multimodal en Sudamérica.
- ▶ De no hacerlo, mas allá que se mantendrán los extracostos originados por la inseguridad jurídica, es posible que esto se agrave, por cuanto los países al avanzar en distintos marcos legales, profundizan la complejidad del marco legal.
- ▶ Resulta absolutamente necesario dotar al marco regulatorio en la materia de soluciones que se compadezcan con las nuevas tendencias, en materia de:
 - 1) Operación del comercio exterior
 - 2) Limitación de la responsabilidad de los modos de transporte
 - 3) Seguros
 - 4) EDI y documentación electrónica.

Conclusiones

- ▶ En un análisis autocrítico de por que no se ha podido implementar esta armonización, a nivel regional e internacional, surge la conclusión principal que no se ha tenido en debida cuenta las reales demandas del sector productivo y de servicios, tanto estatal como privado.
- ▶ En mas de un caso se ha observado que tras haberse consagrado los acuerdos, en forma inmediata han surgido anticuerpos que han logrado en la práctica neutralizar a los mismos.
- ▶ Es necesario considerar especialmente esta mala experiencia en esta materia, mediante la cual, en la práctica los usuarios de la región han gastado mas en transporte y seguros, perdiendo competitividad a nivel internacional.
- ▶ Una estimación del potencial ahorro y de la pérdida adicional por pérdida de competitividad a nivel sudamericano durante los últimos 23 años es altamente significativa.
- ▶ Tan solo con una cifra extremadamente conservadora considerando el 1 % de ahorro potencial en este período se asciende a 6.000 millones de US\$ de ahorro acumulado.

Contenido de la presentación

- ▶ Importancia del Transporte Multimodal
- ▶ Normativa consagrada regionalmente
- ▶ Normativa consagrada internacionalmente
- ▶ Normativa consagrada a nivel nacional
- ▶ Aspectos económicos, institucionales y legales
- ▶ Conclusiones
- ▶ **Recomendaciones**

Recomendaciones

- ▶ Al efecto de la implementación efectiva de este asunto se recomienda, tal como se amplía en el anexo B del estudio:
- ▶ 1) Desarrollar una gestión de consulta convocando en primer lugar a un taller a los dadores de carga de la región y elaborar un documento, que ajuste los criterios de este estudio a las necesidades reales de los usuarios.
- ▶ 2) Luego es necesario convocar a los prestadores de servicios para concensuar un criterio común del sector productivo y de los servicios.
- ▶ 3) A partir de esta etapa es necesario actualizar esta información a las agencias especializadas de los gobiernos y definir en base a estos antecedentes cual debería ser la acción que responda a las políticas vigentes.
- ▶ 5) En base a lo arriba indicado, proceder a desarrollar las acciones para implementar una normativa armonizada en la región, a través de la coordinación de IIRSA y de las agencias regionales que correspondan.

Recomendaciones

- ▶ Es conveniente capitalizar la experiencia y el camino andado preliminarmente.
- ▶ Deberían dilucidarse las formas y procedimientos destinados a una eficiente armonización normativa para toda la región.
- ▶ A tal efecto, corresponde analizar la mejor práctica para llevar adelante esa tarea a través de una o mas de las siguientes acciones:
 - a) Ya sea mediante la consagración de un nuevo acuerdo sudamericano,
 - b) a través de la articulación de los existentes,
 - c) A través de la unificación de parte del IIRSA de la representación en la UNCTAD, de forma tal de impulsar a nivel internacional un marco legal armonizado único.

Determinado cualquiera del o los procedimientos antes expuestos, adoptar el marco institucional que resulte mas eficiente para la adopción e implementación de estos acuerdos.

PLAN DE ACCION IIRSA
READECUACION DE LA NORMATIVA REGIONAL DEL TRANSPORTE MULTIMODAL SUDAMERICANO

Objetivos	Actividades	Cronograma						
		III Trim-03	IV Trim-03	I Trim-04	II Trim-04	III Trim-04	IV Trim-04	I Trim-05
I.- Corto Plazo Procurar la articulación de las normativas subregionales vigentes (MERCOSUR - CAN), a fin de lograr la validación recíproca de sus marcos legales y la equiparación de los instrumentos operativos aplicables con vistas a la habilitación automática de carácter regional de los operadores registrados en los respectivos países.	I.1.- Efectuar reuniones de consulta y discusión con grupos de dirigentes de entidades empresariales sudamericanas de gran representatividad, que respondan a los intereses de los dadores de carga de la región y demás operadores, a los efectos de ajustar la filosofía, alternativas y acciones básicas propuestas.							
	I.2.- Convocar un Taller de Trabajo (IIRSA), con la participación de UNCTAD, CEPAL, ALADI, en dos jornadas: 1) exposición de los resultados de los estudios – comentarios; 2) discusión sobre cursos de acción futuros y establecimiento de un grupo de trabajo.							
	I.3.- Conformar un grupo de trabajo específico en el marco de la Iniciativa IIRSA, con un doble objeto: a) elaborar un documento que sirva como guía de cursos de acción para la implementación de la articulación de las normativas subregionales de ambos bloques; b) desarrollo de un estudio económico que identifique los ahorros potenciales para los dadores de carga y los beneficios sociales derivados de los incrementos de competitividad asociados a la armonización y/o articulación de los marcos normativos regionales.							
	I.4.- Perfeccionar las conclusiones obtenidas por el grupo de trabajo a través de la interacción con actores y operadores claves del transporte multimodal regional (aseguradores, transportistas terrestres, navieros y operadores portuarios).							
	I.5.- Elevar a los gobiernos y autoridades subregionales los resultados obtenidos y proponer cursos de acción específicos para avanzar en la articulación de los marcos normativos subregionales.							
	I.6.- Organizar actividades de difusión y consulta convocando a funcionarios gubernamentales y representantes del sector privado para concientizar acerca de los beneficios potenciales de la articulación y futura armonización de los marcos normativos existentes.							
II.- Mediano Plazo Propiciar la armonización progresiva de los marcos normativos subregionales y nacionales, eliminando los contenidos divergentes de las legislaciones a fin de neutralizar las asimetrías existentes, evitando solapamientos y superposiciones normativas, con especial énfasis en la remoción de aquellas prescripciones que se comporten como reales impedimentos a la fluida relación comercial entre las naciones.	II.1.- Elaborar una propuesta inicial de armonización normativa a nivel subregional - grupo de trabajo IIRSA- tomando como base el Acuerdo Internacional de Transporte de América del Sur propiciado por la III Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Región							
	II.2.- Efectuar reuniones de consulta y discusión con grupos de entidades empresariales sudamericanas de alta representatividad, que respondan a los intereses multisectoriales (los dadores de carga de la región, transportistas, etc) a los efectos de recabar su posición en relación a la propuesta de armonización normativa elevada y sus alternativas de implementación.							
	II.3.- Convocar a un Taller de Trabajo (IIRSA) con la participación de representantes del sector privado y de instituciones relevantes en la materia (UNCTAD, CEPAL, ALADI) a fin de evaluar la propuesta elevada y los posibles cursos de acción a aplicarse							
	II.4.- Perfeccionar la propuesta de armonización normativa elaborada a través de una nueva interacción con actores y operadores claves del transporte multimodal regional (aseguradores, transportistas terrestres, navieros y operadores portuarios).							
	II.5.- Desarrollar ronda de reuniones IIRSA con los distintos gobiernos y autoridades subregionales en la materia, a los efectos de elevar una propuesta consensuada de armonización normativa y cursos de acción alternativos para su futura implementación							