UNIVERSIDAD NACIONAL DE ASUNCION FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES

TESIS DOCTORAL

"CONTRATO MULTIMODAL EN EL DERECHO MARITIMO"

VICTOR ALFONSO FRETES FERREIRA

ASUNCION - PARAGUAY 2006

UNIVERSIDAD NACIONAL DE ASUNCION

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES

TESIS DOCTORAL

"CONTRATO MULTIMODAL EN EL DERECHO MARITIMO"

VICTOR ALFONSO FRETES FERREIRA

ASUNCION 2006

INDICE

| INTRODUCCIÓN GENERAL | Págin 1 |
|--|------------|
| CAPÍTULO I: CONCEPTO, ORÍGENES, EVOLUCIÓN HISTÓRICA DESARROLLO ACTUAL DEL TRANSPORTE MULTIMODAL | Y |
| Conceptos Generales | |
| 1.1. Transporte Multimodal | 9 |
| 1.2. El Operador de Transporte Multimodal | 9 |
| 1.2.1. Diferencias con otros sujetos: el "forwarder" o transitario, | 13 |
| el "common carrierer" y el "non vessel operating, common | |
| carrier" (NVOCC) | 14 |
| 1.2.2. Actuación de los operadores de transporte multimodal (OTM) | 17 |
| 1.2.3. Reglamentación | 18 |
| 2. Historia del Transporte Multimodal | 21 |
| 2.1. Las nuevas tecnologías irrumpen en la cadena de transporte | 21 |
| 2.2. Transporte Multimodal en sí | 23 |
| 2.2.1. Acercamiento al tema | 23 |
| 2.2.2. Desarrollo del Transporte Multimodal | 28 |
| 2.2.3 Consecuencias | 29 |
| 2.2.4. Transportes sucesivos y transporte combinado | 30 |
| 2.2.5. Ventajas y desventajas que genera el transporte multimodal | 32 |
| CAPÍTULO II: LA SUSTITUCIÓN DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQU | |
| NUEVAS FORMAS DE DOCUMENTACIÓN DEL TRANSPORTE | |
| 1. Las Innovaciones Tecnológicas y Comerciales en el Sector de los | |
| Transportes y su Incidencia en el Plano de la Documentación | 38 |
| 1.1. Nuevas Técnicas del Transporte | 38 |
| 1.2. Tendencias de Cambio en la Estructura Organizativa de la | |
| Empresa en el Sector del Transporte | 41 |
| 1.3. Nuevas Formas de Documentación | 42 |
| 2. Conocimiento Directo y Documento del Transporte Multimodal | 46 |
| 2.1. El Conocimiento Directo en el Marco del Transporte Realizado por | |
| una Pluralidad de Porteadores | 46 |
| 2.2. El Documento del Transporte Multimodal | 50 |

| 2.2.1. La problematica del Transporte Multimodal | 50 |
|---|-----|
| 2.2.2. Gran parte de los problemas que presentan los nuevos | 00 |
| documentos emitidos por los MTO se relacionan con la | |
| ausencia de un régimen jurídico unitario aplicable al MT en su | |
| totalidad | 51 |
| 2.2.3. Las principales dificultades que entraña esta pluralidad | ٠, |
| normativa surgen a la hora de determinar el régimen de | |
| responsabilidad aplicable | 53 |
| 2.2.4. Las opciones del tráfico en relación con la documentación del | |
| transporte multimodal | 57 |
| 2.2.5. El MTD como título-valor: la autonomía de la voluntad fuente de | |
| creación do puevos titules en la | 60 |
| 2.2.6. El documento del transporte multimodal desde la perspectiva de | |
| los programantes de la Servicio | 65 |
| 2.2.7. El MTD como recibo y prueba de las características de las | |
| | 70 |
| 2.3. Los documentos del transporte multimodal emitidos por transitarios | у |
| comisionistas de transporte | 76 |
| 2.3.1. EL comisionistas de transporte como MTO | 76 |
| 2.3.2. Los concretos documentos emitidos por transitarios y | |
| comisionistas | 82 |
| | |
| CAPÍTULO III: DIVERSOS TIPOS DE TRANSPORTE | |
| Transporte Unimodal | 86 |
| 2. Transporte Segmentado | 87 |
| 3. Transporte Combinado | 90 |
| 3.1. Introducción | 90 |
| 3.2. Desarrollo | 91 |
| 4. Transporte Multimodal | 95 |
| 4.1. Introducción al Presente Punto | 95 |
| 4.2. Desarrollo | 96 |
| 4.3. Infraestructura para Transporte Multimodal 1 | 105 |
| 4.4. Operación Logística | 107 |
| 4.5. Ventajas que Ofrece el Transporte Multimodal | 110 |
| 4.5.1. Para el País | 111 |
| 4.5.2. Para el OTM y el transportado. | 111 |
| 4.5.3 Para el Usuario | 13 |

| 4.6. Marco Legal | |
|--|-----|
| 4.6.1. Normatividad Internacional | 114 |
| | 114 |
| 4.6.2. Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimoda | al |
| internacional de Mercancias | 117 |
| 4.6.3. Marco Regulatorio del MERCOSUR | 123 |
| 5. Diferencia entre el Transporte Unimodal y el Multimodal | 138 |
| CAPÍTULO IV: MODELO COMPARATIVO | |
| 1. Introducción | 140 |
| 2. Desarrollo | 142 |
| CAPÍTULO V: APORTES Y CONCLUSIONES | |
| 1. Conclusiones | 159 |
| 1.1. La Autonomía del Transporte Multimodal | 159 |
| 1.2. Conclusión Final | 164 |
| 2. Aportes, Propuesta Legislativa: Inclusión de un Capítulo sobre el | |
| Transporte Multimodal en el Anteproyecto de Código de Navegación | |
| por Agua | 171 |
| BIBLIOGRAFÍA | 178 |

INTRODUCCIÓN GENERAL

En el mundo moderno, en las actividades comerciales ha ingresado un "nuevo componente" en la "fórmula", "costo-rentabilidad", el "factor tiempo". En efecto, hoy día, la vorágine de las actividades comerciales, requiere realizarla en el mayor tiempo posible. Pero en realidad, eso no es nuevo, en las actividades navegatorias por agua, pues la legislación ha previsto las figuras de las "estadías", "sobreestadías" y "contraestadías" para los procesos de "carga" y "descarga". Otro punto importante, es la posibilidad de que los "compradores", de la mercancía, llevada por vía acuática, quienes a la vez son los "cargadores" puedan en el menor tiempo posible disponer de las mismas, realizando actividades comerciales.

La aparición de los "containers", ha venido a revolucionar la forma de transporte de mercancías, por vía acuática, y asimismo, facilita la manipulación de las mismas, y la "transferencia", en las diferentes "embarcaciones", e inclusive en las diferentes formas de transporte.

Los "elementos" citados han propiciado la aparición del "transporte multimodal", es decir, el transporte de mercancías por más de un tipo de transporte, como ser el marítimo, fluvial, aéreo, ferroviario y carretero, desde su lugar de origen, hasta el punto final de venta de dichas mercaderías.

Este sistema de transporte, llamados por algunos autores también, "combinado" o "intermodal", en realidad no es nuevo, como veremos más adelante, y lo que busca el presente trabajo es de alguna manera tratar su "regulación", a través de las normativas pertinentes, y del "Contrato de Transporte Multimodal".

Se podrá ver en este trabajo, algunas normativas de carácter regional que pretende regular el "contrato de transporte multimodal", como así también, se utiliza la metodología de la "comparación", es decir, del análisis comparado con las diferentes disposiciones legales existentes sobre la materia, y concluye con la propuesta de una normativa moderna, ágil, y adecuada a la realidad de nuestra República, su mediterraneidad, y su carencia de flota mercante de ultramar.

Por lo menos si se instala la discusión y la conciencia en la necesidad de contar con disposiciones legales actualizadas que contemplen este sistema innovador de transporte, este trabajo ya habrá encontrado la necesaria justificación de su existencia.

Merced al ejercicio de la Cátedra de Derecho Marítimo, y a las realidades y hechos, verificados por experiencia propia, y además por las manifestaciones de los actores principales de esta actividad (armadores, navieras, astilleros, empresarios, marineros, prácticos, importadores, exportadores, etc.) existen varios obstáculos, problemas bien definidos que conspiran contra el desarrollo sostenido de la actividad de la Navegación por Agua en el Paraguay, y que serán enunciados con mayor exactitud en el siguiente punto.

Con la creación del Virreinato del Río de la Plata, el Paraguay, pierde costas sobre el Atlántico, en donde el Paraguay se convierte en el único País mediterráneo de América, posteriormente Bolivia al culminar la guerra contra Chile, pierde sus costas sobre el Pacífico, y así son dos los

Países sin litoral marítimo. Esta situación de hecho, crea inconvenientes para el normal transporte de mercancías, y es así, que indefectiblemente las mercancías con destino al Paraguay, o que tengan origen en la misma, deben trasladarse, por varias vías o modos de transporte, por ejemplo, vía marítima y después vía fluvial o terrestre, y viceversa, vía terrestre o fluvial y después vía marítima.

Esta circunstancia geográfica hace que el Transporte Multimodal, sea una herramienta interesante e importante para los empresarios, comerciantes, importadores y exportadores del Paraguay.

Sin pretender entrar en un mero "nacionalismo irracional", es bien cierto, que la República del Paraguay, no cuenta con una Flota Mercante de Ultramar, y por ende, las mercancías propiedad de los connacionales (importadores, exportadores, empresarios en general) deben confiar las mismas, en manos de transportistas y buques extranjeros. Por ello la única manera de precautelar los intereses de nuestros connacionales es contar con normativas que regulen claramente los derechos, responsabilidades y obligaciones de las partes.

Es preciso en consecuencia contar con normativas que regulen la actividad del Transporte Multimodal, que se ha dicho, cuenta con las características especiales que la hacen de suma utilidad atendiendo a la ubicación geopolítica del Paraguay.

Las principales normales legales que regulan la actividad de la Navegación por Agua en la República del Paraguay son: a) El Código de Comercio, Libro III "De los Derechos y Obligaciones que resultan de la Navegación", aprobado por Ley del 5 de octubre de 1903, entrando a regir el 1º de enero de 1904. (a la fecha ciento dos años de vigencia); b) Ley Nº 928/27 "Reglamento de Capitanía" (a la fecha setenta y nueve años de vigencia); y c) Ley N° 476/57 "Código de Navegación Fluvial y Marítimo" (a la fecha cuarenta y nueve años de vigencia). Como se puede apreciar, la situación apuntada conspira contra una de las características propias de la disciplina (Derecho de la Navegación por Agua), que es el de la "evolución permanente", en efecto, las principales disposiciones legales se han quedado en el tiempo, llegando al extremo de que aún, se encuentra legislado para embarcaciones de madera y a vela. figuras anacrónicas como el "Préstamo a la Gruesa", y lógicamente no se

contemplan figuras actuales e importantes como el "Transporte Multimodal".

Obviamente la problemática surgida a través de la mediterraneidad del Paraguay, es insalvable e irreversible. Asimismo, la ausencia de una Marina Mercante de Ultramar de Bandera Nacional, tampoco podrá ser subsanada a través del presente trabajo. Ahora, la problemática surgida por la falta de normas legales, en unos casos normas obsoletas, y en otros casos, ausencia total de normativas, como por ejemplo la figura del Transporte Multimodal, realmente se traduce en un serio problema a la hora de acontecer hechos y situaciones que deban ser solucionados. En efecto, dentro del Derecho Positivo Paraguayo, no existen normas que regulan la el Transporte Multimodal, lo que encuentra su punto máximo de gravedad, cuando los Tratados de Montevideo de 1940 dispone que de existir algún conflicto en la actividad del Transporte de Mercancías, una de las opciones, y de hecho la más aceptada, es que se regirán por las normas legales del lugar de destino de mercaderías. En consecuencia, cuando nuestro País sea destino de las mercaderías, y ocurren situaciones que deban ser dirimidas, no se cuenta con disposiciones legales nacionales que puedan aplicarse. Esta situación (problemática) sí puede solucionarse con la conclusión, recomendación y aporte del presente trabajo de tesis.

Tal como nos relata Arturo O. Ravina, en su obra "Régimen del Transporte Multimodal", Editorial Abeledo-Perrot, pág. 10 y 11, la utilización de varios modos de transporte mercaderías existe desde la más remota antigüedad, en efecto, el Templo de Salomón fue construido en el siglo X a.C. con materiales transportados por los fenicios en sus barcos hasta Sidón y acarreados desde allí a lomo de camello hasta Jerusalén. Sigue comentando el citado autor, 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 de transporte tradicional. Aparecen nuevos tipos de buques (porta contenedores, multipropósitos, lash o porta gabarras, roll-on roll-off, que cambian las características de la industria marítima y de la legislación internacional.

A su vez, el maritimista José Domingo Ray, en su obra "Derecho de la Navegación", Editorial Abeledo-Perrot, Tomo II, pág. 541, expresa, que la evolución y desarrollo del transporte multimodal se ha manifestado con intensidad en la segunda parte de este siglo, a partir de 1960. Asimismo, alega el jurista, que la aparición del container significó una transformación revolucionaria en el transporte de mercaderías tanto en el aspecto técnico como en el jurídico, en el diseño de los buques, en los cambios de los sistemas de carga y descarga, en las regulaciones aduaneras y en las referentes a la responsabilidad de los intervinientes en el transporte multimodal.

El Objetivo General, es poner a consideración de la opinión jurídica de la Facultad de Derecho UNA, y de los diversos sectores involucrados en la actividad navegatoria de nuestro País (capitanes, prácticos, armadores, importadores, exportadores, profesionales en general) la necesidad de que el Congreso Nacional trate el Código de la Navegación por Agua, a fin de dotar a la República de una normativa jurídica acorde a los tiempos en que vivimos.

El Objetivo Específico, es regular mediante una normativa particular, la nueva figura del Contrato Multimodal, que encuentra en nuestra realidad (ubicación geopolítica del Paraguay) una interesante herramienta en el transporte de mercancías por agua.

CAPITULO I. CONCEPTO, ORÍGENES, EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y DESASRROLLO ACTUAL DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.

1. CONCEPTOS GENERALES

1.1. TRANSPORTE MULTIMODAL

Podríamos decir que el Transporte Multimodal, vendría a ser el transporte de mercaderías y cosas, por lo menos, por dos o más modos diferentes de transporte, como ser: terrestre, marítimo, fluvial, ferrocarrilero, por canales, y por ductos. Pero todos ellos, aglutinados en un solo régimen jurídico (Contrato de Transporte Multimodal)

El Acuerdo de Transporte Multimodal entre los Estados Parte del MERCOSUR, la define como: "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".

La Comisión de Acuerdos de Cartagena, define al Transporte Multimodal como: "El porte de mercancías por dos medios 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".

La Ley 24.291/98 (Ley Argentina de Transporte Multimodal), define a este tipo de transporte en su Art. 2°, inciso a), establece: "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, almacenaje, 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;"

La Conv. Bruselas 1924 sobre conocimientos, ni las Reglas de Hamburgo de 1978 contienen disposición alguna sobre el conocimiento directo, contrariamente a la Conv. Varsovia 1929 sobre trasporte aéreo y la de Ginebra sobre trasporte carretero, las que establecen que la continuidad o suma de esos trasportes (por agua, aire. y por tierra) constituye un *trasporte mixto* o *combinado*.

Según nos enseña, Arturo Octavio Ravina, en su obra Régimen del Transporte Multimodal (Edit. Abeledo Perrot) (Pág. 50) (Ese trasporte mixto o combinado (realizado por dos o más medios de traslación) puede conformar un trasporte "multimodal" cuando resulte

una sola operación jurídica continuada cumplimente, "in totum", las siguientes condiciones: 1) se concierte como una sola operación fáctica; 2) se emita un solo documento de porte por toda la operación, aplicándose una sola tarifa, y 3) una sola persona asuma la responsabilidad por todo el transporte, sin perjuicio de extenderla a otras más.

Antes de continuar, es preciso, puntualizar lo que la doctrina nos define como "Unidad de Carga" que no es otra cosa que la presentación de las mercaderías objeto del transporte, de manera que puedan ser manipuladas por medios mecánicos. Y la "Unitarización", que es el proceso de ordenas y acondicionar correctamente la mercadería en unidades de carga para su transporte. Asimismo, la aparición de las "cajas de cargas", o llamados comúnmente "containers" vino a revolucionar el transporte de carga, estandarizando y prácticamente, universalizando su uso en el transporte de mercaderías y cargas.

Haciendo las pertinentes aclaraciones y profundizaciones conceptuales, arriba citadas, es menester decir, sin temor a equívocos

que la práctica el transporte *multimodal* se aplica, casi en exclusividad, a la carga unitarizadas en contenedores.

En menor escala, con cargas fraccionadas o surtidas y cargas a granel trasladadas por buques, aeronaves, camiones, ferrocarriles y ductos, siempre que se haga como una sola operación, con la emisión de un solo documento de porte y bajo un solo responsable durante toda la travesía. Elementos últimos éstos que en su momento serán tratados con mayor detalle.

1.2. EL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Para adentrarnos al tema, conviene referir lo que dice la Ley Argentina 24.921 sobre el Operador de Transporte Multimodal, al decir, "que es 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"

En el nuevo contrato de transporte multimodal aparece un nuevo sujeto, que el convenio de la Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercaderías (1980) denomina Operador de Transporte Multimodal (OTM). Según la propia definición que brinda el artículo 1º del citado Convenio, por OTM "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".

Existe coincidencia entre los maritimistas, de asumir al "Operador de Transporte Multimodal" (OTM), como un empresario del transporte que asume una responsabilidad de cumplimiento, desde que recibe la carga, hasta que la entrega, pasando por diversos medios de transporte (acuático, aéreo, o terrestre – carretero o ferroviario).

Esa responsabilidad, se la asume 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.

Ahora, de lo que no están contestes y uniformes los doctrinarios maritimistas, es de la necesidad de contar con un Registro especial en donde deban inscribirse los Operadores de Transporte Multimodal (O.T.M.) para fungir de tales. Para algunos, basta su inscripción de las Aduanas respectivas (Agentes de Transporte Aduanero), ver José Domingo Ray, Derecho de la Navegación, Tomo II (pág. 553) (Abeledo-Perrot). Sin embargo, por la gran responsabilidad asumida por el Operador de Transporte Multimodal (O.T.M.) y principalmente, por la necesidad de que él mismo cuente con un perfil (capacidad técnica, logística, financiera, etc.) estamos en la tesitura que debe establecerse un Registro para Operadores de Transporte Multimodal (O.T.M.) y en nuestro medio, a cargo de la Prefectura General Naval.

1.2.1. Diferencias con otros sujetos: el "forwarder"o transitario, el "common carrierer" y el "non vessel operating common carrier" (NVOCC)

Para entender y comprender la naturaleza de la figura del Operador de Transporte Multimodal (O.T.M.), y evitar asimismo confusiones conceptuales, es necesario en consecuencia, realizar comparaciones con otras figuras o sujetos que interactúan en el ámbito del transporte por agua, y para ello, consideramos menester referirnos a la Ponencia de Arturo Octavio Ravina, como Representante del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM) en las Jornadas de Derecho Marítimo del 23 de agosto de 2002.

En efecto, refiere a uno de los derechos más antiguos y tradicionales en la actividad marítima y naviera, el "common law", los "forwardes", o llamados también "transitarios" por los hermanos argentinos (nacionalidad del expositor).

Estos, tenían las siguientes funciones:

Actúan como departamentos de exportación de sus clientes.;

- Son ellos los que hacen todos los arreglos o 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 seguro de carga;
- Estipular el transporte local previo;
- Almacenarán embarques parciales.

Eduardo Cosentino en su "Proyecto de Ley destinada a regular al transitario", (trabajo presentado a la Asociación Argentina de Agentes de Cargas Internacionales) lo define como "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".

Aquí ya nos damos cuenta de la sustancial diferencia entre el "transitario" (forwarder), que es un mandatario del cargador, y el

Operador de Transporte Multimodal (O.T.M.), quien es el obligado a la ejecución de un contrato de transporte multimodal, que lo asume a cuenta y riesgo propio.

Por otro lado, el Transportista Común (common carrier), es la persona física o jurídica que ofrece comercialmente sus servicios para proveer el transporte de carga o pasajeros. Que también podríamos asimilar al vessel operating common carrier (VOCC).

Se caracteriza por:

- Asumir la responsabilidad por el transporte desde el puerto o lugar de entrega de la carga hasta el lugar de destino;
- Utiliza un buque, en todo o parte del transporte.

Siguiendo esta línea de análisis, el non vessel operating common carrier (NVOCC), o dicho de otra manera, el Transportista No Operador de Buques, es un transportista común que no opera ningún buque (aunque parte del transporte se realice por agua).

Se caracteriza por:

Es un cargador en su relación con el transportista;

- Se trata de un sujeto que actúa como consolidador e intermediario entre el armador (u operador) del buque y el cargador;
- Es un transportista que no tiene la disponibilidad del buque afectado al transporte en cuestión.

Es así que encontramos la sustancial diferencia con el Operador de Transporte Multimodal (O.T.M.), pues asume la responsabilidad en la ejecución del contrato de transporte, incluidos aquellos transportes que no se realizan por agua.

Puede darse, en la práctica, que el Operador de Transporte Multimodal (OTM) en la ejecución de su contrato, sea un cargador en relación non vessel operating common carrier (NVOCC). Como asimismo, el non vessel operating common carrier (NVOCC), sea un cargador con respecto al transportista marítimo efectivo.

1.2.2. Actuación de los operadores de transporte multimodal (OTM)

El Prof. Dr. Santiago Adán Brizuela Servín, en oportunidad de las Jornadas de Derecho Marítimo, ha ilustrado al auditorio, sobre el "modus operandi", de los distintos transportistas. Así tenemos:

- El Transportista Unimodal: es el que lleva adelante un solo modo de transporte, pudiendo utilizar un solo "conocimiento";
- El Transportista Intermodal: el transporte de la mercancía se realiza por varios modos, pero, uno de los transportistas, organiza todos los tipos de transportes involucrados (aéreos, terrestres, acuáticos, etc.), de acuerdo a la distribución de la responsabilidad, y emplean los documentos de transporte de cada modo involucrado;
- El Transportista de Transporte Segmentado: cada transportista se responsabiliza por su modo de transporte, utilizando los documentos apropiados y diferenciados; y
- El Transportista de Transporte Multimodal: actúa de manera que organiza el transporte, asume la responsabilidad sobre la mercadería, sobre la carga, en todo el trayecto del viaje, en los diferentes modos de transporte utilizados y expide un solo documento de transporte.

1.2.3. Reglamentación

Se pretende reglamentar el Transporte Multimodal y al Operador del Transporte Multimodal (O.T.M.), a través del Convenio de las Naciones Unidas del 24 de mayo de 1980, aprobado en Ginebra.

Asimismo, a nivel regional, el Acuerdo de Cartagena del 11 de marzo de 1993, Decisión 331 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena sobre Transporte Multimodal.

El Tratado de Asunción (Mercosur), durante la VII Reunión del Consejo del Mercado Común (CMC), aprobó en Ouro Preto la decisión 15/94 cuyo contenido es el Acuerdo de Transporte Multimodal en el ámbito del Mercosur. El 30 de diciembre de ese año, los plenipotenciarios de los cuatro países signatarios protocolizaron en la sede de ALADI, en Montevideo, el citado acuerdo. A partir de entonces, el convenio se denominó Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercancías.

Como derecho comparado, la Ley Argentina N° 24.921, sancionada el 09 de diciembre de 1997, y promulgada el 7 de enero de 1998 que establece el "Régimen del Transporte Multimodal", regulando todo lo atinente al Operador de Transporte Multimodal (O.T.M.), en su Art. 2°, inciso c), define lo que se entiende por operador de transporte multimodal como: "Toda persona, porteador o no, que por si, o a través de otro que actúe en su nombre, celebre un contrato de transporte multimodal actuando como principal y no cono 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".

En definitiva, la necesidad de que el Paraguay, nuestro Derecho Positivo Nacional, cuente con una Ley del Congreso Nacional, que regule todo lo relacionado al Transporte Multimodal, al Operador del Transporte Multimodal, y al Conocimiento de Embarque para el Transporte Multimodal.

2 HISTORIA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

2.1. LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS IRRUMPEN EN LA CADENA DE TRANSPORTE

En este punto es preciso referirnos a una excepcional invención en el quehacer del transporte, como son las llamadas "cajas de carga", que llegó a revolucionar el sistema de transporte de mercaderías. Uno de los detalles, que permite ubicar a las "cajas de carga" (conocidas también como *containers o contenedores*) como tecnología revolucionaria en la cadena de transporte, es precisamente su versatilidad, su

posibilidad de transportarlas (con su contenido, sin necesidad de estar vaciándolas y vueltas a cargar) por vía acuática, por vía terrestre, por vía ferrocarrilera, e incluso aérea (dependiendo del tamaño).

Al respecto, nos ilustra el maritimista José Domingo Ray, en su obra Derecho de la Navegación, Tomo II, (pág. 541) Editorial Abeledo-Perrot, que: "La evolución y el desarrollo del transporte multimodal se ha manifestado con intensidad en la segu(nda parte de este siglo, a partir de 1960... La aparición del containers significó una transformación revolucionaria en el transporte de mercaderías tanto en el aspecto técnico como en el jurídico, en el diseño de los buques, en los cambios de los sistemas de carga y descarga, en las regulaciones aduaneras y en las referentes a la responsabilidad de los intervinientes en el transporte multimodal... Desde los fenicios hasta hoy, este elemento (el containers) ha sido el único cambio importante introducido en el transporte..."

Según Peter Brown, en Quintas Jornadas Rioplatenses de Derecho Marítimo "Seguridad de los Contenedores", Montevideo, marzo 1999, decía que desde el mismo comienzo de la utilización del contenedor como elemento para el transporte de mercaderías por mar,

las Compañías Marítimas pregonaron, como argumento de venta, la gran seguridad que ofrecía el contenedor para la feliz llegada de las mismas a destino. Se disminuiría notablemente la avería de carga, sea por roturas, mojaduras, faltantes o robos. Para alcanzar ese resultado, el usuario debería tener en cuenta que el tipo de carga se debe adecuar al contenedor y viceversa. Hay distintos tipos de contenedores, de 20 y 40 pies de largo tipo "Box" (cerrados); estos se dividen en normales de 8 $1\!\!/_{\!\!2}$ pies de alto o "High Cube" de 9 ½ pies; los hay de techo abierto (open top) que permiten la carga por arriba, también de 20 y 40 pies. Hay contenedores abiertos, tipo bandeja ("flat rack") también de 20 y 40. Si la carga requiere refrigeración hay que utilizar contendores "reefer". También hay contenedores Tanque para cargas liquidas a granel. El exportador deberá considerar con su Forwarder (u O.T.M.) cual es el tipo que más se ajusta a las necesidades de su mercadería.

Asimismo, los puertos de embarque y desembarque, de salida y destino, deben estar equipados y con infraestructura preparada para la recepción, manipulación, deposito, y despacho de contenedores, como así también para el tratamiento de mercaderías y productos diversos, como ductos, cintas transportadores, quinches especiales, silos,

las Compañías Marítimas pregonaron, como argumento de venta, la gran seguridad que ofrecia el contenedor para la feliz llegada de las mismas a destino. Se disminuiria notablemente la averia de carga, sea por roturas, mojaduras, faltantes o robos. Para alcanzar ese resultado, el usuario debería tener en cuenta que el tipo de carga se debe adecuar al contenedor y viceversa. Hay distintos tipos de contenedores, de 20 y 40 pies de largo tipo "Box" (cerrados); estos se dividen en normales de 8 $\frac{1}{2}$ pies de alto o "High Cube" de 9 ½ pies; los hay de techo abierto (open top) que permiten la carga por arriba, también de 20 y 40 pies. Hay contenedores abiertos, tipo bandeja ("flat rack") también de 20 y 40. Si la carga requiere refrigeración hay que utilizar contendores "reefer". También hay contenedores Tanque para cargas liquidas a granel. El exportador deberá considerar con su Forwarder (u O.T.M.) cual es el tipo que más se ajusta a las necesidades de su mercadería.

Asimismo, los puertos de embarque y desembarque, de salida y destino, deben estar equipados y con infraestructura preparada para la recepción, manipulación, deposito, y despacho de contenedores, como así también para el tratamiento de mercaderías y productos diversos, como ductos, cintas transportadores, quinches especiales, silos,

depósitos, playas de contenedores, etc., acorde a las nuevas tecnologías que irrumpen en el transporte.

2.2. TRANSPORTE MULTIMODAL EN SI

2.2.1. Acercamiento al tema

La doctrina, convenios y disposiciones legales, concuerdan en definir al Transporte Multimodal, como el transporte de mercaderías o cosas, utilizando como mínimo dos modos de transporte diferentes, cubierto por un contrato de transporte multimodal.

La Comisión Económica para Europa (CEPE) y la organización Marítima Consultiva Intergubernamental (hoy OMI) prepararon un proyecto conjunto de convención. En Ginebra, el 24/5/80, los delegados plenipotenciarios de más de ochenta países aprobaron por unanimidad el Convenio de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

Dicho convenio definió al trasporte Multimodal como " el porte de mercancías por dos modos diferentes de trasporte, por lo menos, en

virtud de un contrato de trasporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de trasporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar para su entrega situado en un país diferente".(art.1°).

El convenio referido integrado por ocho partes y un anexo, contiene en su art. 1º las definiciones del mismo trasporte multimodal, del operador, del contrato, del documento de trasporte, del expedidor, del consignatario, de las mercancías y la genérica afirmación de que, "entre otras cosas", la expresión por escrito comprende el telegrama y el télex.

El art. 4° dispone que el convenio "no afectará el derecho de todo Estado de reglamentar y controlar en el ámbito nacional las operaciones de trasporte multimodal y los operadores de trasporte multimodal". Del art. 5° al 13° se establece la forma de expedición del documento de trasporte, su carácter (negociable o no negociable), el contenido de dicho documento y las reservas que pudiera contener, su valor probatorio, la responsabilidad del expedidor por omisiones o falsas declaraciones y su garantía.

La responsabilidad del "operador de "trasporte multimodal" (breviter: OTM) está fijada por el art. 14, y comprende desde el momento en que toma a su cargo las mercancías hasta el momento de su entrega. Por su parte, el art. 18 limita esa responsabilidad "a una suma que no exceda de 920 unidades de cuenta (derechos especiales de giro DEG) por bulto u otra unidad de carga trasportada, o de 2,75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor".

A su vez, el art. 31 del convenio determina que los Estados contratantes deberán autorizar la utilización del régimen de tránsito aduanero para el trasporte multimodal internacional, el que deberá hacerse conforme a las normas y principios que se establecen en el anexo del mismo convenio, sin perjuicio de las disposiciones contenidas en las leyes y reglamentos nacionales y acuerdos internacionales.

A través de los cinco puntos que conforman el art. 26,1, donde se prevén los distintos tribunales competentes que el demandante podrá elegir para iniciar su reclamo, se omite disponer, expresamente, la aplicación de la lex loci executionis, como consecuencia del principio técnico-jurídico del forum executionis, por la competencia del tribunal donde debiera cumplirse la obligación.

Sigue estipulando el Convenio, que ante un trasporte multimodal, podrían darse las siguientes alternativas de responsabilidad:

- a) que cada transportista se someta al régimen propio que pudiera corresponderle, según el medio de trasporte (marítimo, aéreo, carretero o por tren);
- b) que todos los transportistas acepten someterse al régimen de responsabilidad de uno de ellos, o
- c) que todos los transportistas acepten someterse a un régimen de responsabilidad distinto al propio que les correspondiera.

La aceptación por el Convenio de esta última alternativa, es decir la imposición de un sistema propio, alejado de los que específicamente pudieran corresponder a los porteadores unimodales.

(Conv. Bruselas 1924 o, eventualmente, Las Reglas de Hamburgo de 1978, Conv. Varsovia 1929 o de Varsovia-La Haya de 1955, Conv. De Berna.

2.2.2. Desarrollo del Transporte Multimodal

En este orden de cosas Arturo Octavio Ravina, nos ilustra en su obra Régimen del Transporte Multimodal, (pág. 11) Edición Abeledo-Perrot, la configuración tradicional de la relación contractual entre el dueño de la carga y los distintos modos de transportes intervinientes (por ej. Carreteros, marítimo y ferroviario):

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

C= cargador

T1= transportador unimodal (carretero)

T2= transportador unimodal (marítimo)

T3= transportador unimodal (ferroviario)

(C - T1), (C - T2) y (C - T3) representan los sucesivos contratos de transporte unimodales para llevar la mercadería desde el punto de origen hasta el destino, house to house.

Sigue, diciendo, que 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* o "transitario" quien actuará como su mandatario o agente para organizar el transporte y formalizar, en nombre de aquél, los respectivos contratos.

Es así, manifiesta, que el contrato de transporte multimodal, en cambio, se configura del siguiente modo:

$$(C - OTM) = (OTM - T_1) + (OTM - T_2) + (OTM - T_3)$$

Donde:

C= Cargador; OTM= Operador de Transporte Multimodal y T_1 , T_2 y T_3 los respectivos transportadores unimodales.

Por último, expresa, que 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 ese efecto, será él quien celebre los sucesivos contratos de transporte unimodal.

2.2.3. Consecuencias

Después de una lectura exhaustiva, de las características del Transporte Multimodal, y la característica principal que un solo documento instrumenta el referido contrato, tenemos las consecuencias (positivas a nuestro punto de ver), como ser:

- Facilita la negociación de la "Carta de Crédito" abierta por el importador para pagar el precio de la mercadería adquirida;
- El Operador del Transporte Multimodal, asume toda la responsabilidad en referencia al propietario de la mercadería, que no es otra cosa, de que la misma llegue entera a destino, y sea entregada al destinatario indicado.

- En caso de pérdida, daño o retraso de la mercadería, (fundamentalmente cuando no pueda establecerse con exactitud en qué tramo del transporte ocurrió el siniestro), se simplifica el cobro.
- La internacionalización es una de las características propias de esta disciplina (Derecho Marítimo), y por ello se busca constantemente la adopción de normativas similares (a través de Convenios, Conferencias, Tratados, etc.), "idéntica solución, a problemática similar" es la fórmula predominante (por ejemplo las Reglas de York-Amberes), y es así que contar con un solo documento (el Contrato del Transporte Multimodal), bajo una sola normativa, viene a solucionar una cantidad de problemas emergentes.

2.2.4. Transportes sucesivos y transporte combinado

Es importante en este punto, hacer una reflexión entre lo que se entiende por transporte sucesivo y transporte combinado, que nos permitirá entender acabadamente el proceso de "evolución", si cabe el término, que desemboca en el Transporte Multimodal.

El transporte combinado, es el servicio de transporte intermodal, que se puso en práctica (o de moda) en las empresas marítimas (transporte marítimo) ofreciendo un servicio y coordinación integral a sus clientes, el transporte marítimo en sí, y posteriormente el transporte del puerto a la bodega del cliente, a fin de que él mismo, no esté preocupándose de hacer llegar sus mercaderías, del puerto a sus depósitos o bodegas. Por lo general entonces, se da en el transporte internacional de mercaderías y principalmente en el trayecto marítimo.

Los transportes combinados suponen el traslado de las mercancías por diversos modos de transporte. Videla Escalada, Federico, Derecho Aeronáutico, T. III (pág. 321), sostiene que el principio fundamental consiste en que cada uno de los transportes parciales que integran debe regirse por sus reglas específicas, ya que cada uno conserva su propia individualidad

Por su lado, el transporte sucesivo, es aquel transporte prestado por varios transportistas, del mismo modo, que por algún motivo no puede ser prestado por un solo transportista, instrumentado en su solo

documento. Por ejemplo, un lote de camionetas Suzuki Gran Vitara, 100% (cien por ciento japonés), que salen de algún puerto del Japón, van hasta algún puerto de EEUU (San Francisco, por ejemplo), continúa hasta Panamá, de allí, al Puerto de Santos, en Brasil, y con puerto de destino Buenos Aires. Culmina allí la navegación marítima de estas mercaderías (pues de allí hasta Asunción, será navegación fluvial) En cada tramo interviene un transportista diferente.

Alfredo Mohorade (en Transporte Contempóraneo, la irrupción de los operadores. LL. t. 1991-B, Secc. Doctr. Pág. 923), define el transporte sucesivo, combinado o no, como aquél en virtud del cual el cargador contrata con una pluralidad de transportadores el acarreo de mercaderías, en atención a que dicha obligación, cualquiera fueren las causas, no resulta asumida por un porteador único y aislado.

Asumiendo la similitud entre navegación aérea y marítima en el marco del Derecho de la Navegación, el Prof. Federico Videla Escalada en su obra Derecho Aeronáutico, Tomo III, pág. 321, de trata de los transportes sucesivos, que tienen lugar cuando una operación es realizada por más de un transportista, de manera que la ejecución de la

obligación de trasladar las personas o cosas especificadas depende de más de una persona, que cumplen su prestación mediante la utilización exclusiva de aeronaves y por vía aérea. Los transportes sucesivos pueden ser definidos como aquellos que comienzan a ser prestados por un transportista, el cual, a continuación, en uno o varios sectores del trayecto, es sustituido por otro u otros, transportistas aéreos. Su nota definitoria consiste, por consiguiente, en la intervención de más de un transportista para la ejecución del traslado por vía aérea, a lo que debe agregarse, para evitar cualquier riesgo de confusión que la totalidad del trayecto debe ser cumplido por aire.

Un aspecto no menor, que según el Derecho Comparado, debemos mencionar, la Ley de la Navegación N° 20.094 (Rca. Argentina) en su artículo 292° preceptúa, que entre los transportistas intervinientes en primer y último término existe solidaridad. 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. En el régimen de la citada ley, el documento del contrato es el "conocimiento directo". El

artículo 306 de la misma establece que sus normas se aplicarán a la etapa del transporte realizado por agua.

2.2.5. Ventajas y desventajas que genera el transporte multimodal

En este punto, creímos pertinente, referenciar lo manifestado por Arturo Octavio Ravina, en oportunidad de las Jornadas de Derecho Marítimo, Asunción, 2002, porque expresa en forma clara, y precisa, las ventajas y desventajas que a su criterio genera el transporte multimodal, y que comparten varios maritimistas, y desde luego, nosotros desde la perspectiva de este trabajo.

En efecto, refería el Maestro en la mencionada Ponencia, que: se ha visto las consecuencias ventajosas que aporta el revolucionario sistema de transporte de cargas unitarizadas, aprovechando la tecnología del contenedor y de los medios de transportes adecuados a dicha caja, en lo que se refiere a los aspectos contractuales. Existen, además, otras ventajas que se resumen en dos aspectos:

- a) la seguridad de la carga;
- ь) mayor celeridad del transporte.

En efecto, 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.

Sigue manifestando, el Ponente: entre las desventajas, anotamos tres:

- a) el impacto económico;
- b) el impacto social; y
- c) el debilitamiento del Estado en cuanto a si poder de regulación y aplicación de una política de transporte.

Mencionaba, de la existencia de un gran "primer desafío", que fue la adaptación a la nueva tecnología empleada que exige una infraestructura adecuada para compatibilizarla con los sistemas preexistentes (muelles, grúas pórtico, elementos de movilización de los contenedores, buques, playas, etc.). Los costos que representan la adaptación a las nuevas tecnologías, el menor valor o la obsolescencia que presentan bienes de uso que no han sido totalmente amortizados, constituyen el mayor problema para los países en desarrollo. Una solución que se ha encontrado fue la de privatizar las terminales. Muchas de ellas operan hoy bajo control de los grandes consorcios internacionales del transporte marítimo. En nuestro medio, se dio con la autorización para la existencia de puertos privados en el gobierno del Presidente Juan Carlos Wasmosy. (Ley N° 419/94 "Que crea el Régimen Legal para la Construcción y Funcionamiento de Puertos Privados").

Dentro del contexto de la "desventaja", mencionaba sobe las frágiles economías de estos países (Países en Desarrollo, como el nuestro) no permiten una adaptación rápida, y de ese modo, se afecta su comercio exterior repercutiendo en las fuerzas productivas y en la

economía en general. Por otra parte, el escaso volumen de tráfico de exportación de cargas unitarizadas (inversamente a lo que ocurre con los embarques de productos primarios, por ej., cereales) impide alcanzar economías de escala con el empleo de contenedores. Sin embargo, hoy es posible advertir el transporte de cargas tradicionalmente transportadas en bodega (en *palets*) que ahora se desplazan en contenedores con un costo mayor de flete. El beneficio que recibe el productor disminuye en su favor del transportista.

Asimismo, alega, el impacto social lo han sufrido todos los puertos. El tradicional estibador ha sido desplazado y miles de trabajadores portuarios han engrosado la fila de los desocupados. Los requerimientos de las nuevas tecnologías exigen un trabajador altamente calificado, en un número sensiblemente inferior al demandado por los viejos modos de manipulación de cargas.

Dentro de lo que corresponde a la desventaja "el debilitamiento del Estado en cuanto a si poder de regulación y aplicación de una política de transporte". Resulta que el OTM, normalmente una empresa

subsidiaria de los consorcios mundiales, organizará el transporte conforme a sus intereses, que no son -necesariamente- paralelos o concurrentes con el país que genera el comercio y el servicio de transporte relativo. La cadena del transporte será armada y efectivizada conforme a la iniciativa y el control de los medios de que disponga el OTM. El histórico principio rector según el cual un país debería participar en el transporte de las mercancías que genera su comercio exterior con sus propios modos, se encontrará, prima facie, debilitado. (más aún, el nuestro - Paraguay - que no cuenta con Marina Mercante propia, es un País Mediterráneo, y consiste en "materia prima", su mayor volumen de carga al exterior). La posibilidad de elección de aquellos por el cargador cedería a favor de los que, efectivamente, emplee el OTM cocontratante. De ellos puede resultar, además, un costo mayor de los servicios que necesariamente afectará el comercio exterior de los países en desarrollo y la balanza de pagos.

CAPITULO II. LA SUSTITUCIÓN DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE POR NUEVAS FORMAS DE DOCUMENTACIÓN DEL TRANSPORTE

1. LAS INNOVACIONES TECNOLÓGICAS Y COMERCIALES EN EL SECTOR DE LOS TRANSPORTES Y SU INCIDENCIA EN EL PLANO DE LA DOCUMENTACIÓN.

1.1. NUEVAS TÉCNICAS DEL TRANSPORTE

Justamente, uno de los "principios" que abona el Derecho de la Navegación por Agua o comúnmente denominado "Derecho Marítimo", es el Principio de Evolución Permanente, que obliga al Derecho a seguir el paso a la evolución y desarrollo de la técnica navegatoria, del transporte por agua, del avance de las técnicas y sistemas de organización de carga. Amén, que esta "exigencia" manifestada, también se da por parte del comercio regional, e internacional, propio de las transacciones comerciales, en donde la agilidad, la premura, tiene su costo. Y esa adecuación a las exigencias de

del comercio internacional, también desarrolla otro de los Principios de la materia, cual es el de la "Uniformidad Internacional".

Es preciso recordar en este momento, que nuestra disciplina, por mucho tiempo estuvo incursa en otra área del derecho, como es el Derecho Comercial. De hecho, uno de los cuerpos normativos rectores de nuestra disciplina, hasta hoy día, es el Libro III del Código de Comercio. Ello denota que nuestra materia tiene un alto contenido comercial, y en donde en consecuencia, las transacciones comerciales tienen su peso e importancia.

Es por ello, que se vio en la necesidad de regular jurídicamente, los transportes transnacionales, que utilizan las más modernas técnicas de ejecución de transporte, y que incluso llegan a utilizar las más variadas formas de transporte (marítimo, fluvial, carretero, ferrocarrilero, y por ductos), y en consecuencia, todas estas formas cuentan con sus documentaciones y regulaciones jurídicas propias y características.

Esta diversidad emergente de formas de transporte, y la necesidad práctica de poder ejercitar las mismas, de la manera más ágil y segura (para las mercaderías), el ingenio humano, ha desarrollado maneras de llevarlas a la práctica, mediante la utilización de "paletas" o también las "cajas de cargas", éstas últimas, recibiendo también varias otras denominaciones como; "contendedores" o "conteiner".

Buscar "standarizar" el modo o forma de transportar la carga (buscando mayor seguridad en el arrumaje de la misma), y su consecuente "universalización", pretende que sea una constante, sin importar el medio utilizado para el transporte, o si se trata de mercerías que cruzarán las fronteras estatales respectivas.

Otro de los aspectos positivos, que conlleva esa "estandarización" de los modos de componer la carga para su traslado, permite un importante ahorro de tiempo, no precisamente en cuanto a la duración del viaje, sino a la duración de los procesos de carga y descarga, entre un modo de transporte y otro.

Y al final, no sólo refiere al ahorro de tiempo, sino también en ahorro de dinero, en efecto, se traduce en menos tiempo en puerto, menos utilización de guinches, grúas o cabrestantes, menor hora hombre, facilidad de almacenamiento, etc.

Por ello, la rápida popularización de los "contenedores", pues sin lugar a dudas, ofrecen posibilidades, para desarrollar una cadena de transporte por diferentes medios físicos desde el lugar de origen de las mercancías hasta su destino final (door to door).

Pero, no es preciso engañarse, todo lo mencionado, requiere una acompañamiento de una complicada organización empresarial, que no podría asumir un pequeño transportista de transporte por carretera o un armador de buque "tramp" o de fletamento por viaje.

Este acompañamiento referido en el párrafo anterior, también debe darse con la infraestructura necesaria para el efecto, que ya se tocó en el presente trabajo, pero para mayor abundamiento, se debe decir, que para encontrar el resultado esperado (economía en

tiempo y dinero) se requiere adecuar los puertos (playas para contenedores); buques especiales (buque portacontenedores), en nuestro medio las barcazas porta contenedores, grúas especiales para contenedores, etc.

Esa adecuación de las embarcaciones (marítima y fluvial), como los puertos (grúas y depósitos), de hecho también requiere la adecuación de los camiones (carretero) y los vagones de tren (ferrocarrilero), para cuando se requiera, cerrar el circuito del transporte door to door.

1.2. TENDENCIAS DE CAMBIO EN LA ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE LA EMPRESA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Indudablemente este sistema de transporte diverso, en cuanto a los medios empleados, implica además un cambio en la estructura organizativa de la empresa en el transporte de carga. En efecto, las nuevas técnicas emergentes, y ya enunciadas en su momento

en el presente trabajo, requiere inexorablemente una adecuación de la organización del trabajo, recursos, hora hombre, etc. (empresa).

En consecuencia, los expertos en O y M deben extremar esfuerzos en adecuar las empresas tradicionales del transporte (enfocadas nada más, que en su rubro y forma de transporte), a aquellas donde ya no impera la propiedad directa de los medios de transporte (buque, o camión), sino que fundamentalmente, aquella empresa, que asume el riesgo, asume la responsabilidad ante los cargadores (dueños de la carga), en hacer llegar las mercaderías, en forma, tiempo y lugar pactados.

Ya anteriormente, existía y existe, una figura dentro del esquema del transporte tradicional de carga, el "comisionista de transporte", en este sistema que se abre paso, justamente esta figura, adquiere ribetes insospechados, y se erige como la figura que cumple a cabalidad con el perfil requerido, pues evolucionó desde un mero comisionista por cuenta ajena, a un verdadero empresario del transporte (utilizando su know how, en cuanto a contactos, relacionamientos, conocimiento regional e internacional, de la actividad del transporte), y

_{da}dos afines, como costo de fletes, movimiento en los puertos, etc. Sería _{el nu}evo Operador del Transporte Multimodal (MTO).

1.3. NUEVAS FORMAS DE DOCUMENTACIÓN

Este sistema de transporte emergente, que como se ha dicho, concatena varias formas de transporte, desde el origen hasta el destino final de las mercaderías, requiere indudablemente nuevas formas de instrumentación documental. Todo ello permitirá lógicamente, establecer la titularidad de la carga, recibo de entrega de la carga, y permitirá asimismo, establecer el "costo" final de la operación, de suma importancia para el comprador (destinatario), para determinar el costo y precio final de la mercadería en cuestión.

En este punto, cabe referirnos al Convenio de Transporte Multimodal, que en el N° 4 del Artículo 1°, dispone: "Aquel que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad a las cláusulas de este contrato".

No es punto menor decir, que el Documento de Transporte Multimodal no debe confundirse con aquellos documentos que se emiten en los transportes tradicionales, en cada tipo de transporte, como ser los Conocimiento de Embarque en el transporte por agua; Guía Aérea en el transporte por aire, y Carta de Porte en el transporte por tierra.

Si bien el Libro Tercero del Código de Comercio, vigente en nuestro País, no define lo que es el "conocimiento de embarque", establece en su artículo 1028°, lo siguiente: "El conocimiento de contener:

- 1°.- El nombre del capitán, el del buque, puerto de su matrícula y porte;
- 2°.- El nombre del fletador o cargador;
- 3°.- El nombre del consignatario, caso que el conocimiento no sea extendido al portador o a la orden;
- 4°.- La calidad, cantidad y número de bultos y marcas de los efectos;
- 5°.- El puerto de la carga y el de la descarga, con declaración de las escalas si las hubiere;

6°.- El precio del flete y la gratificación, si alguna se hubiere estipulado, así como el lugar y la forma de pago;

7°.- La fecha y las firmas del capitán y cargador".

- 2. CONOCIMIENTO DIRECTO Y DOCUMENTO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL.
- 2.1. EL CONOCIMIENTO DIRECTO EN EL MARCO DEL TRANSPORTE REALIZADO POR UNA PLURALIDAD DE PORTEADORES.

En este punto se hace imperativo, desarrollar lo que dispone el Art. 8° del Convenio de Ginebra de 1980, sobre el Documento del Transporte Multimodal (DTM), a saber: En forma categórica, contundente e imperativa, dispone que los Documentos de Transporte Multimodal, deberán contener lo siguiente:

a) Declaración sobre la naturaleza general, marcas, número de bultos, peso o cantidad y carácter peligros de las mercancías. Todas estas informaciones son sumamente relevantes, al momento de determinar la

responsabilidad del OTM, en efecto, se ha dicho, a lo largo de este trabajo, que lo que en realidad determina como característica fundamental de la función del OTM, es precisamente, que asume la total responsabilidad de las mercaderías en tránsito. Para hace ello posible, es menester la correcta individualización de las mercaderías a transportar.

- b) Declaración sobre el estado aparente de las mercancías. Hecho de lo más trascendental, pues tal como el OTM, recibió (en origen), debe entregarlo (en destino), para ello, debe describirse el estado en que se encuentran las mercaderías recibidas. En la práctica, resulta de cumplimiento escabroso, atendiendo a la utilización de los contenedores, que están sellados, y solo permiten una apreciación superficial de su condición.
- c) Nombre y establecimiento principal del Operador de Transporte Multimodal. (OTM). En realidad, esta información será muy importante para el cargador, en el caso que se evidencia daños o pérdidas de mercaderías, y en consecuencia, sabrá contra quien accionar, y en dónde notificar.
- d) Nombre del cargador y del destinatario. En puridad, el dato principal aquí, es el nombre del cargador (titular de la carga). La información sobre el destinatario, no es esencial, pues si el documento se emite al

"portador", no requiere esa información, o el documento como título representativo de la carga, ya puede ser transferido (antes de la llegada de la mercadería) a otro comprador (nuevo adquirente), este información deviene desactualizada.

- e) Lugar y fecha en que el operador ha tomado las mercancías bajo su custodia y en lugar ha de entregarlas. Estas son informaciones cardinales, a fin de hacer la proyección en el tiempo y poder determinar el retraso o no en la entrega de las mercaderías. Hemos mencionado un elemento importante en el Contrato de Transporte Multimodal, cual es el de "justo a tiempo".
- f) La fecha o el período de entrega de las mercaderías, y el lugar de entrega, si ha sido expresamente acordado por las partes. Esta información está concatenada con la anterior, para la mejor determinación del elemento esencial hoy día cual es, el de "justo a tiempo"
- g) Declaración sobre la negociabilidad o no del documento de transporte multimodal. Está disposición de suma importancia, para habilitar al documento como título traslativo de dominio de la mercadería transportada. Su aceptación deja sin necesidad de mención, al destinatario.

- h) Lugar y fecha de emisión del documento de transporte multimodal. Tiene su importancia, al efecto de determinar su correspondencia (validez), en cuanto a las disposiciones normativas del lugar (si los tuviere).
- i) Firma del Operador de Transporte Multimodal. Así como el Conocimiento de Embarque debe llevar la firma del Capitán del Buque, así también el Documento del Transporte Multimodal (DTM), debe llevar la firma del Operador de Transporte Multimodal (OTM), responsable.
- j) El Flete. Estipulando el de cada modo de transporte, si es que las partes contratantes se pusieron de acuerdo en ello. O el precio, expresando la moneda (dólares, euros, libras esterlinas, etc.), si debe abonar el destinatario.
- k) Itinerario, modos de transporte y puntos de trasbordo, sin son conocidos en el momento de la realización del documento de transporte multimodal. Esto es así, porque algunas veces no se conoce a cabalidad, los modos de transporte por tramos. Pudiendo incluso variar, según las circunstancias, con el sano propósito de llegar más rápido o en su defecto de la manera más segura.

l) La declaración mencionada en el art. 28° de la Convención. Esa declaración permite que las disposiciones del Convenio de Ginebra de 1980 puedan ser aplicables a ese contrato de transporte multimodal y que será nula cualquier estipulación que se aparte de ellas si perjudican al cargador o destinatario. Esto es así, porque estas disposiciones tienen un carácter "tuitivo", en el entendimiento de que las "navieras" tienen mucho poder y la parte más débil de la relación son los cargadores o destinatarios.

m) Se puede incluir cualquier otra información que las partes estén de acuerdo en señalar. Esto denota la flexibilidad del documento, que buscar ser un elemento ágil en el quehacer del comercio internacional. Lógicamente toda otra información que las partes quieran introducir, debe estar acorde con la legislación del lugar de expedición del documento. (Locus regit actum).

El documento emitido con motivo de un transporte ejecutado por una pluralidad de porteadores marítimos se conoce con el nombre de *conocimiento directo* (CD) al que se suele atribuir un valor semejante al del conocimiento de embarque tradicional. No obstante, ello sólo es posible cuando el CD incorpore el derecho a la entrega de las

mercancías derivado del transporte marítimo. En este sentido, los documentos emitidos con motivo de un transporte con reexpedición o, en general, aquellos en que los porteadores asumen la responsabilidad sólo por la fase que ellos ejecutan materialmente, carecen de la referida eficacia. Lo característico de un título de tradición del transporte es que documenta o refleja en un título-valor el crédito a la entrega derivado del contrato de transporte. Cuando el título no se incorpora el crédito a la entrega, como ocurre en los supuestos citados, el documento no puede ser asimilado a un "conocimiento de embarque".

2.2. EL DOCUMENTO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

2.2.1. La problemática del Transporte Multimodal

En el devenir del proceso evolutivo de los medios contemporáneos de transporte, se evidenció, cada vez más la necesidad de que las grandes empresas navieras se involucren en los procesos previos y posteriores al mero transporte marítimo de mercaderías. Y es así, que todo ello debió instrumentarse en cláusulas incluidas en el Contrato de Transporte. Es así, que el transporte que involucra a loss

diversos modos de transporte desde el origen al destino de las mercaderías (marítimo, fluvial, carretero, ferroviario y aéreo), es el Transporte Multimodal (TM) o (MT) por sus siglas en inglés. Los documentos que emitan los nuevos empresarios y Operadores del Transporte Multimodal (OTM) o (MTO), por sus siglas en inglés, recibirán la denominación de Documentos del Transporte Multimodal (DTM) o (MTD), por sus siglas en inglés.

2.2.2. Gran parte de los problemas que presentan los nuevos documentos emitidos por los MTO se relacionan con la ausencia de un régimen jurídico unitario aplicable al MT en su totalidad.

Uno de los problemas recurrentes, en relación a los documentos emitidos por los Operadores de Transporte Multimodal, los (MTO) según sus siglas en inglés, se relaciona con la ausencia de un régimen jurídico unitario aplicable al Transporte Multimodal, (MT) según sus siglas en inglés, en su totalidad.

Justamente, existe un Conocimiento Directo (entre el Operador de Transporte Multimodal y el Cargador) pero en el desarrollo del contrato de transporte propiamente, en cada sector o tramo, están regulados por varios regímenes legales de responsabilidad previstos para cada modalidad. Tanto a la modalidad, como al elemento internacional, que caracteriza al transporte marítimo. Es así, como una vez más es preciso aplicar y llevar adelante el principio de Uniformidad Internacional, a través de Convenciones, y Tratados. Como así también, contemplar en los Documentos de Transporte Multimodal, una cláusula referente al tema.

2.2.2. Las principales dificultades que entraña esta pluralidad normativa surgen a la hora de determinar el régimen de responsabilidad aplicable.

El Contrato Multimodal (TM), por su siglas en inglés, cuenta con la característica principal que concatena diferentes modos de transporte, desde el origen hasta el destino de las mercaderías, y que en definitiva se traduce en distintos regímenes de responsabilidad (en cada segmento del transporte), por lo que es sentida la falta de un régimen de responsabilidad único para el Operador de Transporte Multimodal.

La problemática de esta falta de unificación de responsabilidades, se da en dos aspectos bien diferenciados. El primer aspecto, es de característica de la propia disciplina, del Derecho de Navegación por Agua (Derecho Marítimo), la Internacionalidad. En efecto, y con mayor razón en los Contratos Multimodales, que por lo general involucra a más de un País. Es así, que el transporte se desarrolla por territorios (suelo y aguas territoriales) de varios países en donde obviamente rigen sus leyes nacionales respectivas. En el segundo aspecto, este transporte en particular, se ejecuta, de diversas maneras de transporte, donde cada una de ellas cuentan con disposiciones normativas particulares.

Podemos referirnos a dos (2) sistemas de responsabilidad. El Sistema Unitario, en donde como su nombre lo indica, reglamenta la responsabilidad del OTM, en base un cuerpo normativo unitario, independientemente de la ubicación espacio-tiempo del daño o pérdida de la mercadería en el trayecto, o en su defecto, que no pueda determinarse el momento justo del evento (daño o pérdida de la carga). El otro sistema es el Sistema de Trabajo en Red o Network, en donde, se identifica el momento y el modo de transporte en donde ocurrió el evento, y en consecuencia, y en consecuencia se aplica la normativa

vigente para ese modo de transporte. (de hecho, de contemplar, la Convención Internacional Unimodal, correspondiente al modo de transporte involucrado).

La ventaja predominante en el sistema unitario, es a todas luces, la "certeza jurídica", es decir, que tanto el OTM como el cargador y/o destinatario, conocen la normativa en aplicar, de darse los eventos arriba mencionados (daño o pérdida de la carga). La desventaja radicaría, en que si se pudiese determinar el momento del evento, podrían entrar en conflicto, las normas uniformes con las disposiciones particulares de cada modo de transporte.

En cuanto al sistema network, como ventaja podemos decir, que justamente por su característica, evita posible conflictos con las variadas convenciones unimodales pero, como desventaja, arroja un manto de incertidumbre sobre la normativa aplicable al contrato de transporte.

Ahora bien, como una salida salomónica, a las cuestiones arriba planteadas, se ha desarrollado una alternativa ecléctica, a ambas. Un sistema que se dio en llamar, "red simplificado". En este punto vamos a referirnos a lo establecido por el Convenio de las Naciones Unidas de 1980 "Sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías", en su artículo 1°, es así que de determinarse el trayecto donde ocurrió el daño, se aplica en consecuencia el límite de responsabilidad previsto en la convención unimodal para ese trayecto (o la ley que rige la materia, del país en cuestión) sólo en caso de que contemple un límite de responsabilidad más elevado que el previsto por el sistema unitario.

Por otro lado, la modalidad adoptada por las Reglas UNCTAD/ICC, específicamente la Regla 6, nos dice que en caso de evento (daño o pérdida de la mercadería), que sea identificado el trayecto del transporte en que ocurrió, se aplica el límite fijado por la convención unimodal que corresponda, independientemente de cualquier comparación entre el límite establecido por la normativa uniforme y la convención aplicable.

Corresponde ahora, referirnos someramente a los regímenes jurídicos que tratan de la responsabilidad del OTM, como ser el Convenio de las Naciones Unidas de 1980 "Sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías", las Reglas UNCTAD/ICC y el FIATA multimodal transport bill of lading, a saber;

El Convenio de Naciones Unidas de 1980 sobre transporte multimodal de mercancías, establece en su artículo 14.1 que la responsabilidad del OTM, empieza desde el momento de tomar a su cargo las mercancías hasta el momento de la entrega final de las mismas. Sigue diciendo el artículo 15, que la responsabilidad del OTM se extiende a los actos u omisiones de sus agentes o dependientes que actúan en ejercicio de sus funciones y de aquellos sujetos a quienes recurrió para la ejecución del contrato.

En cuanto a las Reglas UNCTAD/ICC de 1991, aplicables a los documentos de transporte multimodal, se dan a través de las reglas de La Haya, y de La Haya – Visby. La Regla 4, refiere que la responsabilidad del OTM, abarca el período comprendido desde el

momento en que toma las mercancías bajo su custodia, hasta el momento en que las entrega.

Así también haremos referencia a las condiciones contractuales contenidas en FIATA (Federation Internationa des Assosiatios des Transitaires et Assimilés) Multimodal Transport Bill of Lading (FBL), que en principio regula las obligaciones del Freight Forwader, pero que en el artículo 2.1. define de manera análoga al OTM, en dónde es considerado responsable como si fueran suyos, los actos u omisiones de sus agentes o dependientes que actúan en ejercicio de sus propias funciones, como también de aquellos que ejecuten todas aquellas personas a cuyos servicios éste recurre para la ejecución del contrato reglamentado por la FBL.

2.2.3. Las opciones del tráfico en relación con la documentación del transporte multimodal

La problemática de la responsabilidad más arriba tratada, es una de las aristas de la problemática, está también el problema de la documentación única que abarque todo el trayecto, con fuerza y validez en las diferentes funciones asignadas en el tráfico (transporte unimodal).
Esta tarea no es de fácil solución a la vista de que los documentos "unimodales", como se observó, no poseen características uniformes.

Las funciones del documento de transporte multimodal (DTM), además de las propias funciones generales o llamadas también típicas, están las funciones específicas, como ser: Sirve de evidencia del contrato multimodal; sirve como prueba que el OTM recibió las mercancías ahí descritas; si en el DTM se aclara que es negociable, sirve de título de tradición de la mercadería; la existencia de un DTM, significa de que existió la celebración de un Contrato de Transporte Multimodal (CTM).

2.2.4. El MTD como título-valor: la autonomía de la voluntad fuente de creación de nuevos títulos-valor.

El Convenio de Ginebra de 1980, en su artículo 5.1. señala que la emisión del documento de transporte multimodal corresponde al

operador de transporte multimodal, quien deberá emitirlo, según su elección, en forma negociable o no negociable.

Asimismo, en su artículo 6.2 sigue diciendo que si se quiere reclamar la entrega de las mercaderías es necesario presentar el documento de transporte multimodal negociable y además advierte que el operador de transporte cumple su obligación convenida en el contrato si, de buena fe, entrega las mercancías contra devolución del documento de transporte negociable que se hubiera emitido.

En base a lo mencionado, y al hecho de que el cargador o destinatario, requiera la posesión inmediata del documento de transporte multimodal para poder exigir sus derechos emergentes, del mismo, podemos afirmar sin temor a equívocos, que estamos en presencia de un título-valor (documento de transporte negociable como título-valor). El OTM es el poseedor inmediato de las mercaderías a su cargo, y el cargador o destinatario con el documento de transporte negociable es el poseedor mediato de esas mismas mercaderías.

También abona mencionar, que la Regla 2.6 de las Reglas UNCTAD/ICC permite la utilización del documento en forma negociable. Este documento puede ser transferido por endoso y entrega y puede ser a la orden y por entrega sin endoso, siempre que sea hecho al portador. Es preciso también, no perder de vista, que éstas, son sólo Reglas, así como las Reglas de York-Amberes, que sólo tienen fuerza y vigencia si se las contemplan en el contrato, y sólo sirven para las partes. No tienen fuerza de ley, es decir, erga omnes.

No existe duda de que es un título-valor, la discusión ahora se refiere a si se pueden crear, por acuerdo de voluntades, nuevos títulos-valor. Debemos decir, por un lado, que estamos en presencia de un Derecho Privado, en donde prima, la autonomía de la voluntad de las partes, y además se busca la flexibilidad del documento de contrato de transporte multimodal al dinamismo de la economía y mercados económicos. Pero por otro lado, es bien cierto también, que se quiera dar certeza y seguridad a los actos jurídicos, y por ello varios sistemas jurídicos (common law; derecho alemán; y derecho belga) asumen el principio de números clausus en la creación de títulos-valor, no así el derecho español, que es proclive a admitir la creación por voluntad de las partes de títulos-valor.

Particularmente sostenemos, que deben primar los principios de certeza y seguridad jurídica, y haciendo un paralelismo también con nuestro sistema jurídico en materia de derechos reales, que asume el criterio de "números clausus", nuestra legislación en sus reforma legislativa prevista, debería seguir las tendencias inglesas, alemanas y belga, en no admitir la creación de otros títulos-valores.

2.2.6. El documento del transporte multimodal desde la perspectiva de los presupuestos de la eficacia traslativa en sentido estricto.

Realmente la proposición del título aquí abordado, arroja un manto de duda, en relación al documento multimodal. En efecto, en el sistema tradicional, donde el transportista unimodal, recibe la mercadería, y mientras la transportaba, ejercía plenamente la posesión inmediata. El cargador, con el conocimiento de embarque, detentaba al posesión mediata, y al finalizar la travesía, el transportista tenía la obligación de restituir la mercadería transportada.

En el caso que nos ocupa, el Contrato de Transporte Multimodal, se caracteriza porque precisamente el Operador de Transporte Multimodal, en la mayoría de los casos, no es el transportista efectivo, sino que utiliza los servicios de un tercero, y en consecuencia, la recepción de las mercancías no se produce directamente por el MTO. Ciertos problemas plantea, igualmente, el hecho de que las mercancías sean"trasbordadas" de un medio-vehículo de transporte al de otro porteador. Por otro lado, a menudo es necesario depositar las mercancías en poder de un tercero durante el intervalo entre dos de las fases del transporte, en espera de la llegada del vehículo que debe proseguir su ejecución.

Sin embargo, el cargador (propietario de la mercadería), firma un Contrato de Transporte Multimodal, con el Operador de Transporte Multimodal, y en consecuencia emite un Conocimiento Directo, a favor de aquel. Con ello, el Operador de Transporte Multimodal, queda obligado a restituir la mercadería una vez finalizado la ejecución del Contrato de Transporte. La emisión de ese Conocimiento Directo, no obsta a que el Operador de Transporte Multimodal, obtenga el Conocimiento de embarque con cada transportador marítimo fluvial, guía aérea con el transportador aéreo o

carga de porte con el transportador carretero. En forma paralela, el cargador que detenta el Conocimiento Directo, es poseedor mediato de la mercadería, cuya responsabilidad de transporte ejerce el Operador Transporte Multimodal.

2.2.7. El MTD como recibo y prueba de las características de las mercancías

El Documento de Transporte Multimodal, o (MTD) según su siglas en inglés, concebido como recibo de la carga, y prueba de las condiciones en que las mismas fueron recibidas y están a cargo del Operador de Transporte Multimodal (OTM), requiere en realidad, un apartado en este trabajo.

En efecto, con el Conocimiento de Embarque tradicional, no existiría mucho inconveniente, desde el momento en que las mercaderías fuesen transportadas por el sistema tradicional, no en Cajas

de Carga o en Contenedores, en su defecto, que puedan ser revisadas y cotejadas con la declaración del cargador.

Sin embargo, pretender esa verificación o contrastación en el transporte multimodal, con la utilización de los contenedores, y principalmente, por el alto volumen y flujo de estos contenedores, en tránsito, que suben y bajan, de diferentes medios de transporte, es prácticamente imposible.

Entonces, nos encontramos en un escenario, en donde el Documento de Transporte Multimodal, sirve, sin lugar a dudas, como recibo de carga, como instrumento que acredita que efectivamente esos contenedores fueron entregados al Operador de Transporte Multimodal, en donde a partir de ese momento se hace responsable de los mismos.

Ahora bien, que este documento, el Documento de Transporte Multimodal, también sirva para acreditar el estado y características de la carga que instrumenta, ya es otra historia. La imposibilidad material de verificar con exactitud lo mencionado en ese

documento, en la práctica le ha restado credibilidad y fuerza, como instrumento de título-valor, es decir, para su utilización como "moneda de cambio", como instrumento crediticio y de negocios. Por la sencilla, y entendida razón de que no existe certeza sobre la calidad, estado y características del producto, que ese documento pretende instrumentar. La desconfianza es mucha, y es entendible.

En definitiva, lo que podría dar cierto viso de posibilidad de considerar el MTD, como prueba de las características de la carga, sería el prestigio o buen nombre del cargador o en su defecto, de la naviera que actúe como Operador de Transporte Multimodal.

La única confianza que se puede depositar en el título proveniente de la que merece el cargador/expedidor de las mercancías como autor efectivo de la declaración. De esta forma la posibilidad de reconocer una eficacia "negocial" al documento de transporte de containers, como supuesto que depende de una serie de factores entre los cuales se encuentra su función de fijación del objeto del crédito, se ve seriamente disminuida.

2.3. LOS DOCUMENTOS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EMITIDOS POR TRANSITARIOS Y COMISIONISTAS DE TRANSPORTE.

2.3.1. El comisionista de transporte como MTO

Esta aclaración, en este "estadio" del trabajo, es de suma importancia, porque nos ayudará a ir edificando la figura jurídica del Operador de Transporte Multimodal (OTM), o (MTO) por sus siglas en inglés. En efecto, primeramente nos referiremos al "comisionista". La actividad del transporte en general, y marítimo en particular, permite una amplia gama de figuras que intervienen en la dinámica de la actividad. Entre ellos tenemos al "comisionista", que es aquel que interviene y acerca al cargador con el porteador. Es decir, gerencia y gestiona, las cargas para los transportistas, independientemente a qué tipo de transporte se refiera (marítimo, fluvial, carretero, ferrocarrilero o aéreo).

Lo cierto y concreto, que actúa en nombre propio y gestiona el acercamiento entre el que cuenta con una carga que debe ser transportada, y el transportista que busca carga para transportar. Es importante destacar que el "comisionista", no realiza el transporte efectivo de la mercadería. Sino solamente, acerca a los interesados hasta la transportadora.

Ahora bien, este trabajo, esta gestión, requiere que constantemente este actualizando sus conocimientos, sobre ofertas de transportes, de los más variados, y conocer como nadie todos los "recovecos" de ambiente del transporte. Así también, conoce la necesidad de los cargadores, y es así que la irrumpir, por fuerza de necesidad y practicidad la figura del Contrato de Transporte Multimodal, encuentre al "comisionista", con el conocimiento suficiente, con el know how necesario para enfrentar con éxito un desafío como el Contrato de Transporte Multimodal.

Pero la cuestión no se agota, ahí, es decir, no es suficiente manejar toda la información sobre los cargadores, sobre los transportistas reales y efectivos, que en puridad realizarán el transporte.

El tema y lo fundamental es que ellos (los comisionistas) asuman la responsabilidad ante el cargador sobre las mercaderías desde el origen del viaje hasta el destino final. Entonces, no es el rótulo, o la carta de presentación lo que determinará si una persona, física o jurídica, está actuando como "comisionista" o como "Operador del Transporte Multimodal", sino esa responsabilidad total que asume sobre la mercadería recibida, desde el lugar de origen (fábrica o depósito), en las cargas y descargas en los puntos donde cambian de sistema de transporte, hasta la llegada a destino y entregadas, en tiempo justo, y tal como lo recibieron, al destinatario.

2.3.2. Los concretos documentos emitidos por transitarios y comisionistas.

Ahora bien, ya tratamos lo que son los "comisionistas", en esta oportunidad trataremos otra figura que irrumpe con fuerza, que son los "transitarios", como su nombre indica, son aquellas personas físicas o jurídicas, que facilitan el "tránsito", tienen de las más variadas gamas de servicios, contactan a los cargadores, contratan seguros de viaje, atienden lo atinente a la entrada, permanencia y salida de buques

en puerto, en realidad la variedad de servicios que prestan, hace que su definición sea un tanto confusa. Entonces, pueden realizar tareas de comisionistas, pero las más de las veces, el alcance de sus servicios supera a la de éstos. Es así entonces, que puede darse, y de hecho se da que los transitarios al final ejerzan tareas del Operador de Transporte Multimodal. Sin embargo, es oportuno puntualizar, que lo determinante, es la asunción de la responsabilidad del transporte en todo el tramo, desde el origen a destino, tal como también lo dijéramos al tratar de la figura del comisionista.

Es tan importante, que en el Documento de Transporte Multimodal, se aclare perfectamente esa circunstancia, el de la responsabilidad, pues ha habido antecedentes donde el "transitario" a fin de evadir su responsabilidad como Operador de Transporte Multimodal, ha pretendido hacer vale solamente su responsabilidad en el transporte efectivo, en algunos de los tramos.

Según nos ilustra Carlos Gorriz López, en Reglas-modelo FIATA, para los servicios de los comisionistas. 1998. Pág. 1127, la Asociación Internacional Profesional de Transitarios (FIATA), aprueba

en 1996 las FIATA Model Rules on Freight-forwarding Services". En definitiva, estas Reglas buscan resolver los obstáculos que existen al momento de calificar la posición del transitario de transporte frente al porteador y la necesidad de solventar la diversidad de regímenes que, frente a esta figura, se observa en el derecho comparado.

Entre los documentos existentes en el tráfico merecen especial atención aquellos emitidos por "comisionista de transportes" afiliados a la asociación internacional profesional de transitarios: FIATA. Entre éstos, ni el Forwarders Certificate of Receipt (FCR), ni el Forwarders Certificate of Transport (FCT) pueden ser calificados como MTD. El primero es un mero documento probatorio del contrato de comisión y de la recepción de las mercancías; no "incorpora" el derecho a la entrega y el régimen de responsabilidad que le es aplicable es el contrato de comisión. El FCT, por su parte, prueba la recepción de las mercancías por el transitario y la asunción por éste de la obligación de restitución contra la presentación del título. En este sentido posee la característica más típica de un título-valor.

CAPITULO III. DIVERSOS TIPOS DE TRANSPORTE

1. TRANSPORTE UNIMODAL

Para hablar del transporte multimodal, es necesario primero hablar de los diversos tipos de contratos de transporte

A esta altura del presente trabajo, es de suma importancia, volver a clarificar los diferentes conceptos de los tipos de contratos de transporte, que nos permita conocer a profundidad cada uno de ellos, y de esa manera arribar a una conceptualización más acabada del Contrato de Transporte Multimodal.

Es el servicio de transporte que permite el traslado de mercancía de un lugar a otro utilizando un solo modo de transporte, bajo un documento de transporte, Guía aérea, Bill of Lading B/L o Conocimiento de Embarque Marítimo, o Carta de Porte Terrestre, etc., idea prevaleciente y mencionada por el ilustre Profesor Dr. Adán

 \mathfrak{g}_{riz} uela Servín, en oportunidad de las Jornadas de Derecho Marítimo en Asunción.

Asimismo, menciona que la coordinación del servicio de transporte la realiza directamente el generador de la carga, o a través de su representante, que puede ser un Agente de Carga, quien contrata, en nombre del generador, al transportador carretero, ferroviario, aéreo, marítimo o fluvial y su responsabilidad se limita a la coordinación de la operación, mas no ante los siniestros que pudieran presentarse.

Otra de las características, que destacan la diferencia con el Contrato de Transporte Multimodal, con esta que estamos analizando, es que en circunstancias de un siniestro, el Agente de Carga hace la reclamación ante quien tuvo la carga bajo su responsabilidad, le colabora al dueño de la carga en la reclamación. El Agente de Carga nunca toma la carga bajo su responsabilidad.

La responsabilidad del operador de transporte, normalmente, está sujeta al periodo de duración del transporte efectivo,

es decir, se inicia y termina con el viaje. El transportador no tiene responsabilidad en el periodo de bodegaje antes o después del viaje. Es normal y frecuente que el transportador unimodal desconozca las mercancías que está transportando.

2. TRANSPORTE SEGMENTADO

Es una de las modalidades del Transporte Intermodal, en donde, desde la salida de la mercadería de fábrica, hasta el depósito del destinatario, se realizan todo ese derrotero, en "segmentos", que se consideran independientes unos de otros, sin importar por qué vía se realiza. Pudiendo ser marítimo, fluvial, carretero, ferrocarrilero, aéreo, o por ductos.

Es así, que se utilizan para que cada "estadio" o "segmento", un documento de transporte, incluso, reconoce la doctrina, la posibilidad de la existencia de contratos "verbales" incluso, preferentemente al traspasar las mercaderías de un sistema o forma de transporte (por ejemplo, del marítimo al carretero), específicamente para la carga, o la descarga.

Según manifiestan los doctrinarios que trataron y tratan esta modalidad de transporte, la característica es que el cargador, a través de su Agente Marítimo (Agente de Carga o Representante), realiza los trabajos pertinentes de traslación, de las mercaderías de un modo de transporte a otro, asumiendo en consecuencia la responsabilidad en esos momentos de transición.

La "segmentación" no solo corresponde al modo de realizar el transporte de las mercaderías, en la práctica, sino también eso se traduce en la "responsabilidad" sobre la carga, en cada tramo del viaje. Es decir, cada transportista que corresponda a cada modo del transporte, es responsable de la mercadería (de la integridad de la misma). Ahí surge en la práctica, un gran inconveniente, con las mercaderías transportadas en "Cajas de Cargas" o "Containers", que se encuentran precintadas, y su apertura recién esta prevista en el puerto de destino. Y en consecuencia, puede ocurrir que reciba mercaderías dañadas, pero que dentro de los "Containers" no puedan ser evidenciadas a simple vista.

En la situación arriba descrita, en el lugar de destino (puerto, depósito, o playa de contenedores) se realice la apertura de las "cajas de carga" o "contenedores", y se evidencie el deterioro de las mercaderías ahí existentes, será muy difícil, una "probatio diabólica", determinar en qué segmento y bajo responsabilidad de qué transportista, ocurrió el deterioro de la mercadería, verificada en destino. Esta es una de las desventajas reales y prácticas, de este tipo de transporte.

Haciendo un análisis económico-financiero, de esta modalidad de transporte (el Transporte Segmentado), realmente no es conveniente para las empresas dedicadas a la producción. En efecto, para poder realizar en forma ordenada y eficiente este tipo de transporte, requiere que el cargador (empresa productora) destine parte de sus recursos humanos, y financieros a sostener una dependencia que se encargue exclusivamente de coordinar el transporte. Algo totalmente desaconsejado, atendiendo a que el "know how" de la empresa es la "producción", no el transporte.

Asimismo, desde el momento que el "transporte" no es el giro normal de sus negocios, no estará en training de conocer el sistema

y los contactos necesarios para llevar adelante con eficacia y eficiencia el traslado de sus mercaderías. Además, conspirará en la posición de la empresa, para obtener mejor negocio, el de que sus mercaderías no representarán volumen suficiente, para obtener "ventajas", en la negociación con los diferentes transportistas (de los diferentes segmentos involucrados)

Las normas internacionales, no solo sobre transporte, sino sobre empaques, embalajes, restricciones de ingreso de algunos productos no son materia de la actividad del generador de carga. La información del comercio y del transporte se encuentra en manos de los transportadores modernos.

Los generadores de carga que deseen competir en el mercado internacional, deben abandonar las actividades de transporte y entregar estas a los Operadores Logísticos de Transporte que son expertos en el tema y los mejores asesores de los productores, porque ellos necesitan que su cliente sea exitoso para que se incremente el volumen de carga a transportar.

3. TRANSPORTE COMBINADO

3.1. INTRODUCCIÓN

El Prof. Dr. Adán Santiago Servín Brizuela, en oportunidad de las Jornadas de Derecho Marítimo (Asunción, 2002), ha dejado bien en claro, que es el servicio de transporte intermodal que permite el transporte de mercancías utilizando varios modos de transporte, bajo un Documento de Transporte Combinado origen - destino, con un régimen fraccionado de responsabilidad, pues a cada modo de transporte se le aplican las normas que lo regulen.

Asimismo, expresa, que esta forma de contratar el servicio de transporte, se utiliza frecuentemente en el transporte internacional de mercancías y más frecuentemente cuando el trayecto principal e marítimo.

Sigue manifestando, que en consideración a las grandes dificultades y costos de los transportes interiores las empresas marítimas iniciaron el ofrecimiento de un servicio integral de coordinación, que les permitía a sus clientes despreocuparse de contratar a la llegada de las mercancías al puerto, el traslado de estas hasta su destino final. Actualmente, este servicio lo prestan los Agentes de Carga Internacional, que actúan como Operadores de Transporte Combinado.

El Operador de Transporte Combinado, quien tiene bajo su responsabilidad, la coordinación integral de la operación, no tiene responsabilidad sobre las mercancías en los trayectos que no ha ejecutado, pues, frente a los otros transportadores actúa como Agente de Carga, en representación del generador de la carga y no como transportador.

En el derecho comparado, la Ley de la Navegación Argentina, en su art. 292° preceptúa: "En el caso de transporte combinado o bajo conocimiento directo, en el que hayan intervenido buques de dos (2) o más transportadores distintos, el primero con quien se celebre el contrato y el último que entreguen los efectos, son solidariamente responsables frente al cargador o destinatario y dentro de lo establecido en esta Sección, de las pérdidas o daños que sufra la mercadería, sin perjuicio de las acciones de repetición contra el transportador en cuyo trayecto se produzca la pérdida o daño. El cargador o destinatario tienen también acción contra este último, si prueban su responsabilidad"

Sobre el punto el maritimista José Domingo Ray, en su obra Derecho de la navegación, tomo II, pág. 544 en adelante, nos trae más luz al respecto. En efecto, el Comité Marítimo Internacional, a través de su Bureau mediante la conformación de una Comisión, preparó el Proyecto de la Convención de Tokyo, que después vendría a ser la "Reglas de Tokyo", referente al transporte intermodal (entre ellos, transporte combinado).

Los principios fundamentales del Proyecto de Tokio eran los siguientes:

- a) Las Reglas tenían el carácter de cláusula principal, que regulaban integralmente el contrato y constituían un todo que no podía ser dejado de lado parcialmente. Se consagraba una excepción para el caso de que pudiera demostrarse el lugar en que se produjo la pérdida o averías de las mercaderías y fuera aplicable una convención o ley de orden público para esa etapa del transporte.
- b) Las Reglas centraban la responsabilidad en la figura del "explotador de transporte combinado" (E.T.C.), sin perjuicio de la que pudiera corresponde al titular del buque o empresa en que se produjera la avería, si podía determinarse el lugar del accidente. En este caso la responsabilidad del operador y del empresario en cuestión se regiría por las leyes imperativas aplicables a este tipo de transporte terrestre, marítimo o aéreo. Las causales de exoneración de responsabilidad del E.T.C. eran las de las Reglas de La Haya-Visby.
- c) En la referida obra, José Domingo Ray, encontraba la necesidad de regular la responsabilidad frente a las modalidades que se planteaban

Europa con motivo del transporte de containers por diferentes medios, que es un problema distinto del referente a los transportes sucesivos por un mismo medio de transporte, cubiertos por un conocimiento único. Se buscaba regular la responsabilidad de quien compromete un transporte, por sí o por intermedio de varios transportadores, por distintos medios de transporte, sin perjuicio de la responsabilidad en que pudiera incurrir el transportador o la empresa bajo cuya custodia se produjo la pérdida o avería. Y se intentó elaborar un texto que pudiera ser aceptado por todos los Estados, con prescindencia de los distintos sistemas imperantes en cada uno de ellos.

d) En junio de 1969 se realizó una reunión en Roma convocada por el UNIDROIT (Instituto para la Unificación del Derecho) para estudiar su proyecto comparativamente con las Reglas de Tokyo aprobadas en la Conferencia del C.M.I. En esa mesa redonda, que sesionó el 9 al 13 de junio y a la que concurrieron representantes de más de quince organismos internacionales, se decidió que se realizaría una sesión en Gotemburgo para redactar un texto, siguiendo las recomendaciones de Roma y que una vez proyectado se analizaría en una nueva mesa redonda convocada también por UNIDROIT para enero de 1970. Es así que elabora en Roma del 12 al 16 de enero de 1970 el texto definitivo.

Se define al contrato de trasporte combinado como aquel cubierto por un documento de trasporte combinado, vale decir, un contrato para el trasporte de mercaderías por no menos de dos medios diferentes de trasporte, en que el lugar de recepción y entrega de las mercaderías esté en dos Estados Partes, según La Convención de Tokyo.

Como puede observarse, no obstante que el punto de partida para los trabajos que culminaron con este proyecto fue el problema suscitado por los *containers*, la normativa ha generalizado su cobertura, para evitar que la utilización de un criterio limitado pudiera implicar a corto plazo la falta de vigencia de las disposiciones en virtud de la evolución permanente de la técnica.

Según el proyecto de Convención, ...el operador de trasporte combinado (CTO) queda obligado, luego de la emisión del documento

del trasporte, a llevar a cabo dicho trasporte desde el lugar en que recibe las mercaderías hasta el designado para su entrega, asumiendo la responsabilidad por toda la operación (network liability principle)

Las mercaderías deben ser descritas en el documento, el cual constituye evidencia *prima facie* de que las mercaderías han sido recibidas por el operador según aquella descripción. La prueba en contrario no se admite si el documento es negociable y ha sido trasferido a un tercero de buena fe.

En el ámbito internacional, existen regímenes legales aplicables a los trasportes marítimos, aéreos, por ferrocarril por carretera, pero que en principio regulan las relaciones derivadas del transporte por uno solo de dichos modos. En cuanto al trasporte marítimo tenemos a la Convención Internacional de Bruselas de 1924, relativa a la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, al protocolo de Bruselas de 1968, a la Convención Internacional de

Hamburgo de 1978 relativa al trasporte de mercaderías por mar, respecto del transporte de aéreo, a la Convención de Varsovia de 1929 para la unificación de ciertas reglas relativas al trasporte aéreo, al Protocolo de La Haya de 1955 y al Convenio de Guadalajara de 1961; en cuanto al trasporte por ferrocarril, al Convenio internacional de Berna de 1933 relativo al trasporte de mercaderías por ferrocarril, revisado en 1952, 1961 y 1970, y, finalmente, en materia de trasporte por carretera, al Convenio de Ginebra de 1936, pero que está limitado a los trasportes dentro de Europa. El trasporte combinado —o intermodal— está contemplado en las Convenciones de Varsovia y de Berna arriba mencionados.

4. TRANSPORTE MULTIMODAL

4.1 INTRODUCCIÓN AL PRESENTE PUNTO

Luego de haber hecho una somera exposición de los diversos tipos de contratos de transporte, ahora hablaremos del transporte multimodal, sus implicancias y características.

Cuando se combinan varios modos de transporte, es decir cuando se utiliza el transporte intermodal, hay varias formas de contratarlo: Transporte Segmentado, Transporte Combinado y Transporte Multimodal.

El Transporte Segmentado cuenta con múltiples contratos, tantos como servicios de atención a la carga se requieran y la responsabilidad está en cabeza de cada uno de los contratistas. En caso de un siniestro el expedidor deberá identificar bajo la responsabilidad "de quien" se encontraba su mercancía en el momento de suceder este evento.

4.2. DESARROLLO

En atención a lo que hasta el momento hemos desarrollado en el presente trabajo, tenemos que el Transporte Multimodal, puede considerarse como aquel Contrato de Transporte de mercaderías o cosas,

diferentes de transporte (marítimo, fluvial, carretero, ferrocarrilero o aéreo), pero instrumentado en un único documento (Contrato de Transporte Multimodal), y con un único intermediario o responsable, denominado, Operador de Transporte Multimodal, quien lo asume, desde la recepción de la mercadería del productor (vendedor), hasta la entrega al empresario, consumidor (comprador).

Este intermediario, es decir, la persona que celebra el Contrato de Transporte Multimodal, que por ello, recibe la denominación de Operador de Transporte Multimodal (OTM), es el que asume toda la responsabilidad del cumplimiento de la misma, y es así que se puede decir que actúa de porteador.

Atendiendo a las características de los Contratos de Transporte de Cargas Intermodales (Transporte Combinado y Transporte Segmentado) con el Transporte Multimodal, consiste que en este último, el importador o exportador, el dueño de la carga, el cargador, contrata con una sola persona (física, o jurídica, en general,

esta última), es decir, con un operador de transporte, y éste lleva adelante todo el trabajo de coordinar el transporte de la mercadería en las diversas formas o modos, como así también, queda a su cargo, la carga, descarga y vuelta a cargar y a descargar (en los puntos de unión de cada tipo de transporte), desde el puerto de salida al puerto de llegada de las mercaderías o cosas, así como es responsable de cualquier inconveniente que pudiera presentarse, con la carga o con terceros.

Un dato no menor, que justamente adiciona un elemento de "plus valía" en este tipo de contrato de transporte en relación a los otros tipos de contratos de transporte intermodal, es que el Contrato de Transporte Multimodal, puede incorporar en sus cláusulas, la fórmula "justo a tiempo", de gran trascendencia en el comercio mundial, en la vorágine del comercio actual.

Otra de las ventajas de suma importancia que permite este tipo de Contrato de Transporte (Contrato de Transporte Multimodal), es

que si en algún tramo del transporte (sea en el modo que sea – marítimo, fluvial, carretero, ferrocarrilero o aéreo), la carga sufre algún daño (ruptura, pérdida o inutilización) o incluso retardo en la entrega, el dueño de la carga tiene a quien reclamar. De suma relevancia esta característica, atendiendo a que no siempre se puede determinar en qué momento del trayecto puede ocurrir un daño a la mercadería.

En realidad, el objetivo del Transporte Multimodal, es conseguir que la concatenación de modos de transporte entre el origen y destino de las mercaderías, sea logrado en forma más eficiente y económica, en comparación a los otros tipos de transporte de mercaderías (transporte unimodal, segmentado o combinado). Esto debe ser el gran logro, que justificará sin lugar a dudas su existencia.

En el sistema de transporte común, ordinario o llamado también tradicional, el proceso de transporte de mercaderías de origen a destino, involucra a una serie de contratos, en donde el importador, exportador, el dueño de la carga, debe, entre sus múltiples actividades productivas y/o comerciales, atender las mil y una alternativas propias

de la actividad del transporte. Es así, que con la aparición del Transporte Multimodal, beneficia enormemente a éstos protagonistas del comercio internacional (exportador, importador, industrial, comerciante, etc.), que con un solo contrato, obtienen las mercaderías "door to door", obviando cientos de "dolores de cabeza" (personal, recursos, tiempo, contactos, destinados al transporte, en sus diversos medios y formas.)

En el análisis de la actividad propiamente de traslado, de un punto a otro de mercaderías y cosas, en especial, aquella que trascienden fronteras, es una actividad realmente compleja, tal como nos enseña la práctica, y que concretamente involucra, los siguientes actos:

- El embalaje de la mercadería a ser transportada;
- Consolidar las Cajas de Carga, mediante un buen arrumaje;
- Carga y Descarga de un modo de transporte a otro;
- Almacenamiento;
- Procedimientos Aduaneros.

Todas estas actividades pueden estar a cargo y bajo la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal.

Otras de las características que debemos hacer notar sobre el OTM, en relación a los transportadores tradicionales, este que éstos últimos, solo deben conocer y manejar el giro de sus actividades, no requieren ningún otro tipo de conocimiento adicional como ser las normativas que rigen la actividad a nivel internacional (mundial), ni ser experto en el desarrollo de los mercados. Sin embargo el Operador de Transporte Multimodal, debe manejar perfectamente la normativa internacional en la materia, conocer como nadie el desarrollo económico mundial, contar con una red de Agentes Marítimos que le permite conocer al momento, información actualizada del mercado, a fin de tomar las decisiones oportunas y eficaces.

Una afirmación, que siempre la cátedra de Derecho Marítimo, a mi cargo, afirma en las diferentes clases dadas, es que el mayor movimiento de importación y exportación se realiza por Navegación Acuática. Todo ello implica que las mercaderías deben ir y venir, desde los puertos, ya sea de origen o destino. Tanto desde la fábrica o lugares de producción, o hasta los centros de distribución (mercados) y

 $_{
m consumo}$. Los traslados internos se pueden hacer por uno o varios $_{
m modos}$ de transporte dependiendo de las alternativas existentes.

Siempre se ha dicho, que la navegación por agua, era y es una "aventura", que entraña riesgos. Es así que surgieron figuras como "la comunidad de intereses" (avería gruesa y contribución de avería gruesa); la "posibilidad de limitar la responsabilidad naval indirecta" (Acto de Abandono). Y en el tema del transporte intermodal, ese riesgo ya de por sí mencionado, se agiganta, atendiendo a la necesidad de ir realizando los intercambios de tipos de transporte. En caso de ocurrir un daño a la mercadería, se hace sumamente difícil (principalmente si viaja en contenedores) determinar el momento que ocurrió, y en qué tipo de transporte fue. Sin embargo, justamente en el sistema del Transporte Multimodal el Operador de Transporte Multimodal (OTM) asume la total responsabilidad sobre la mercadería ante el cargador de inicio a fin del transporte.

Lo determinante en este punto es quién o quienes deberán responder ante el cargador por daño a la carga (deterioro o pérdida) en el tipo de Transporte estudiado, es decir, el Transporte Multimodal. Es

precisamente el Operador de Transporte Multimodal, quien asume esa responsabilidad, y será en definitiva quien deberá responder ante cualquier siniestro, deterioro o pérdida de la carga, ante el cargador o usuario. Esa franja de responsabilidad lógicamente se extiende desde que recibe en origen hasta que entrega la mercadería en destino.

Otro elemento de gran predicamento en los últimos tiempos en materia de comercio, tanto nacional como internacional, es el concepto de "justo a tiempo", que dentro de las negociaciones en el mundo actual de los negocios, juega un papel muy importante. Es allí donde también irrumpe con mucha fuerza el Transporte Multimodal, al exigir al Operador de Transporte Multimodal (O.T.M.) el estricto cumplimiento de los tiempos, para lógicamente evitar pérdidas de negocios, o llamados también "pérdidas de chance".

Los mercados emergentes, y los bloques regionales (Comunidad Europea; MERCOSUR, los gigantes asiáticos, la Chica Continental) en materia comercial, hacen que los productos de los diferentes países, estén constantemente compitiendo, por ello es menester contar con una mayor especialización en las diferentes

actividades económicas (productos y servicios), en resumen, que lleguen al consumidor final, con el menor costo posible. Y justamente, el Transporte Multimodal, puede obtener este resultado esperado.

Desde los albores de la humanidad, se conoció el transporte de cosas desde un lugar a otro, utilizando diferentes medios, terrestre (tracción humana y de animales); y acuáticas (marítimo y fluvial), desde la construcción de las 7 maravillas del mundo moderno; hasta la Estatua de la Libertad de Francia a los EE.UU., y así, ejemplos innumerables a lo largo de la Historia. Pero al decir del maritimista argentino José Domingo Ray, en su Obra Derecho de la Navegación, un nuevo elemento tecnológico ha introducido recientemente una forma distinta de trasporte que ha planteado agudos problemas en el plano económico, comercial, técnico, bancario, aduanero, jurídico, etc., y que requiere una normativa apropiada. Nos referimos al empleo de *containers*, conocido también como "Cajas de Carga" o "Contenedores".

Sigue diciendo el arriba citado, doctrinario maritimista, que los sistemas legales tradicionales en materia de comercio y trasporte internacionales resultan insuficientes por cuanto no han sido concebidos

para este nuevo tipo de actividad, particularmente porque los puntos de trasferencia de riesgos de vendedor a comprador y los puntos de control del contenido del container por parte del trasportador, han sido modificados. Ante la multiplicación de los problemas emergentes se impone dictar normas adecuadas, tanto internacionales como nacionales.

El Comité Marítimo Internacional en una reunión en la Ciudad de Nueva York (EE.UU.), en septiembre de 1965, ha referido el tema, posteriormente se conforma un grupo de trabajo que produjo un primer proyecto de Convención Internacional sobre trasporte combinado de mercancías. Sometido a análisis durante la reunión del comité, celebrada en Tokio entre el 30 de marzo y el 4 de abril de 1969, quedó aprobado, si bien el texto fue discutido nuevamente en la Mesa Redonda convocada en Roma, en junio de 1969, bajo los auspicios del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT).

En Roma Italia, en enero de 1970, se reúne otra Mesa Redonda, dando como resultado, la aprobación de un proyecto de

convención, que recibió el apoyo de todos los intereses comerciales representados, con excepción de la Asociación Internacional del Trasporte Aéreo (IATA).

4.3. INFRAESTRUCTURA PARA TRANSPORTE MULTIMODAL

Tal como lo señalara José Domingo Ray, la utilización de los contenedores vino a revolucionar la actividad del transporte, especialmente el marítimo y fluvial. Para permitir un procedimiento más ágil, de las mercaderías, y principalmente en lo que respecta al Transporte Multimodal de mercaderías y carga, requiere de un sinnúmero de acondicionamiento de infraestructuras para adecuar las mismas a las exigencias, presente y futura.

En nuestro medio, por ejemplo, se ha procedido a adecuar las infraestructuras existentes, a tenor de las nuevas exigencias en al transporte arriba mencionadas. Por ejemplo, la Ley N° 419/94 "Que crea el Régimen Legal para la Construcción y Funcionamiento de Puertos Privados", establece en su art. 1° lo siguiente: "Autorízase la construcción,

instalación y funcionamiento de puertos fluviales de propiedad privada en el tramo paraguayo de los ríos navegables"

Continúa diciendo, en su art. 5°, cuanto sigue: Los puertos que se construyan y habiliten conforme a esta Ley, deberán brindar instalaciones y equipamientos adecuados a los usuarios que correspondan, como ser:

- a) Muelles para embarcaciones;
- b) Servicios de grúas y básculas;
- c) Depósitos para mercaderías varias;
- d) Playas para contenedores;
- e) Playa de estacionamiento para vehículos de transporte terrestre: camiones y vagones de ferrocarril,
- en el caso de poder conectarse con este medio de transporte;
- f) Silos y demás instalaciones para carga y descarga de granos;
- g) Tanques o depósitos para combustibles y lubricantes;
- h) Cámaras frigoríficas;
- i) Edificios para oficinas, aduana, servicios de comunicaciones, correos, migraciones, prefectura naval
- y laboratorios de control de calidad;
- j) Talleres de reparación de embarcaciones; y,
- k) Servicios bancarios, restaurantes, agua potable, electricidad y prevenciones contra incendios"

Estos artículos citados de la Ley N° 419/94 de la Ley de Puertos Privados en la República del Paraguay, en el Gobierno del Presidente Ing. Juan Carlos Wasmosy, nos demuestra, la necesidad de adecuar las instalaciones portuarias, las nuevas requisitorias del

transporte de mercaderías, en general, y al Transporte Multimodal en particular.

Está visto que el Transporte Multimodal utiliza la infraestructura del transporte unimodal y segmentado, pero esto no es suficiente cuando se necesita que la carga fluya rápidamente entre su lugar de origen y su lugar de destino. Nuevos conceptos entran a participar en la infraestructura de transporte, que requiere una carga internacional que circula por el interior del territorio nacional y el manejo del contenedor. Los Terminales Interiores de Carga o Puertos Secos, los Centros de Transferencia y las instalaciones de seguimiento y comunicaciones, hacen parte de la nueva infraestructura que debe incorporarse para hacer posible el Transporte Multimodal.

Los Centros de Transferencia Intermodal son instalaciones que facilitan la combinación de los diferentes modos de transporte presentes en un Corredor de Comercio Exterior, con el fin de aprovechar las ventajas y los beneficios, que de acuerdo con la vocación de la carga, ofrece cada uno.

Los corredores de Comercio Exterior, son el conjunto de la infraestructura y de servicios, para los actores del transporte de carga, ubicada entre el origen y el destino de la carga, constituida por, entre otras: las vías, los servicios de comunicaciones, los centros de transferencia, los Puertos Secos, los talleres de atención a los vehículos, los hoteles y los restaurantes, según se puede apreciar, con la redacción de la Ley N° 419/94 "Que crea el Régimen Legal para la Construcción y Funcionamiento de Puertos Privados".

4.4. OPERACIÓN LOGÍSTICA

En el mundo de los negocios hoy día, no se pueden conjugar en forma separada los elementos de "producción"; "comercio" y "transporte", indefectiblemente, ellos forman parte de una "ecuación. Hoy día, ya no es suficiente producir a menor costo, sino también, conseguir el transporte de ese producto, a costos ventajosos. Todo ello, lógicamente si se pretende participar en el mercado internacional, en las mejores condiciones.

Indudablemente, el precio de los productos en el mercado internacional, se da en base a la siguiente fórmula: (costo de producción + costo de transporte = precio final). En consecuencia, ofertar a precios competitivos nuestros productos en el mercado internacional, pasa también, por asegurar un transporte efectivo y competitivo.

El Transporte Multimodal se está imponiendo en el mundo como la modalidad más adecuada de contratación del transporte internacional de mercancías en un ambiente altamente competitivo. El Transporte Multimodal permite obtener ahorros substanciales en los procesos de distribución física de las mercancías de importación y de exportación posibilitando así a los empresarios mejorar la competitividad de sus productos en mercados externos.

Qué ofrece el Operador del Transporte Multimodal (O.T.M.) al empresario competitivo?:

- a) facilidades en el proceso de contratación del transporte;
- b) mayor precisión en los tiempos de entrega;

c) contar con un solo interlocutor, en lo referente a la entrega y distribución de sus mercaderías.

Los usuarios de servicios de transporte, en el espectro internacional, obtienen del Transporte Multimodal una forma útil y flexible para manejar la distribución física de sus productos de una manera ágil, segura, eficiente y a costos competitivos.

La Comisión Económica para América Latina (CEPAL), a comienzo de los años 1990, ya planteaba que la facilitación y la logística podrían convertirse en verdaderas armas para disminuir los costos en el transporte internacional de mercancías y en su distribución física. El tiempo ha demostrado, que tuvieron razón, como ya hemos manifestado más arriba, la posibilidad de ofertar nuestros productos en el mercado internacional (especialmente en los bloques regionales – comerciales) solo será posible, mediante la utilización de sistemas de transporte eficaces y eficientes, que permitan obtener un precio final competitivo de los productos.

4.5. VENTAJAS QUE OFRECE EL TRANSPORTE MULTIMODAL

A continuación, veremos las diferentes ventajas que ofrece el Transporte Multimodal, mencionadas en oportunidad de las Jornadas Rioplatenses de Derecho Marítimo (Montevideo, Uruguay 2002), por el ilustre maritimista uruguayo Dr. Julio Vidal Amodeo.

Decía el, que el Transporte Multimodal presenta beneficios para el país, para los transportadores y para los usuarios. Algunos de estos beneficios son:

4.5.1. Para el País:

Descongestión de los Puertos Marítimos,

Menores costos en el control de las mercancías,

| Mayor seguridad del recaudo de los tributos, |
|--|
| Autocontrol del contrabando, |
| Reducción en costos de recaudos de Tributos Aduaneros, |
| Mayor competitividad de nuestros productos en los mercados Internacionales, y |
| Menores precios de las mercancías importadas. |
| 4.5.2. Para el OTM y el transportador Efectivo: |
| Programación de las actividades, |
| Control de la carga de compensación, |

Carga bien estibada (evita siniestros),

Programación del uso de vehículos de transporte,

Programación de Ingresos.

Continuación de Viaje hasta el destino final,

A diferencia del Transito Aduanero, el OTM no requiere de una SIA para solicitar la Continuación de Viaje. El OTM es DECLARANTE.

Reconocimiento del Documento de Transporte Multimodal como documento aduanero.

Tratamiento preferencial en aduanas de ingreso y de paso. La carga amparada por un Documento de Transporte Multimodal debe ser autorizada para continuar viaje el mismo día que se solicita.

4.5.3. Para el Usuario:

Menores costos en operación total de transporte,

Menores Tiempos de Viaje,

Programación de los despachos y tiempos de viaje,

Programación de inventarios,

Certeza en el cumplimiento de la operación,

Tener un solo interlocutor con responsabilidad total,

Atención técnica de manejo de la carga,

Menores riesgos de pérdida por saqueo o robo, y

Capacidad de negociación (grandes generadores).

4.6. MARCO LEGAL.

4.6.1. Normatividad Internacional.

A nivel mundial, debemos referirnos, a la incansable y ciclópea tarea de la Naciones Unidas en regular el Transporte Multimodal. En efecto, la Asamblea General de las Naciones Unidas, en 1978, convocó a una Conferencia de Plenipotenciarios para elaborar un "Convenio de Transporte Multimodal Internacional". La Conferencia se reunió en Noviembre de 1979 y en Mayo de 1980. En ambas reuniones se contó con la participación de 77 países. Coadyuvaron organismos especializados, intergubernamentales y no gubernamentales. La Conferencia preparó el "Convenio de las Naciones Unidas para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías", y fue adoptado, por la misma, el 24 de Mayo de 1980.

El Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal, fue un documento de lo más completo, que contemplaba:

a) las condiciones generales de los Contratos de Transporte Multimodal;

b) la Reglamentación para los Operadores de Transporte Multimodal; y

¿ las responsabilidades en la operación y los requisitos a cumplir. Lamentablemente, este instrumento no ha sido ratificado por los 30 países que se requiere. Sin embargo, por su buen acabado, es utilizado, por adopción voluntaria, en los Contratos de Transporte Multimodal Internacional.

Ha tenido, un inusitado valor, doctrinario, académico, y de uso práctico, este Convenio de las Naciones Unidas, aunque aún no ha entrado en vigor, ha servido de marco jurídico para precisar los conceptos sobre Transporte Multimodal y las responsabilidades del Operador de Transporte Multimodal.

En ese contexto, corresponde indicar, que el Acuerdo de Cartagena, hoy Comunidad Andina, utilizó como marco Jurídico el Convenio de Naciones Unidas y las Reglas de la UNCTAD/ICC, para elaborar la normatividad común subregional sobre Transporte Multimodal Internacional.

Es así que la Decisión N° 331/93, sobre Transporte Multimodal Internacional, (resuelto por los países miembros) del Acuerdo de Cartagena, se erige como norma supranacional, para todos los países miembros. Posteriormente el Acuerdo de Cartagena, aprobó la Decisión N° 393/96 que vino a modificar algunos artículos de la referida Decisión N° 331/93.

Buscando precisamente la aplicación de unos de una de las características propias del Derecho Marítimo, que es la "Uniformidad Normativa", se buscó armonizar las Decisiones del Acuerdo de Cartagena y la normatividad de los países miembros de MERCOSUR, sobre Transporte Multimodal Internacional, y en esa búsqueda, la ALADI elaboró como marco Jurídico, la Resolución 23 de noviembre de 1996, la cual fue el producto de un proceso de concertación entre ambos bloques Subregionales, sin embargo, estos acuerdos aún no han sido adoptados.

Es así, que, aún cuando el Convenio de Naciones Unidas, no ha entrado en vigor, ha permitido, la armonización a nivel mundial del Transporte Multimodal Internacional, facilitando un marco jurídico que

 $_{h^{3}}$ venido siendo adoptado mediante normas nacionales o de bloques $_{económicos}$ en diferentes países del mundo.

4.6.2. Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

El Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, está compuesto de un Preámbulo, y está dividido en partes, que a su vez se subdividen por artículos, también consta de un Anexo. En total consta de VIII Partes, con un total de 40 artículos, además de éstos tenemos que tener en cuenta la última parte, que es la del anexo, que consta de 6 artículos.

El Preámbulo; en esta parte del Convenio se establecen la importancia de este tipo transporte en el contexto mundial, con un objetivo principal de facilitar la expansión del comercio mundial.

La Parte I, Disposiciones Generales, compuesta por 4 artículos, el primero de los cuales establece las definiciones, entre las

cuales se puede citar: transporte multimodal internacional, operador de transporte multimodal, contrato de transporte multimodal, documento de transporte multimodal, expedidor, consignatario, mercancías, convenio internacional, ley nacional imperativa, por escrito.

El artículo segundo, establece el ámbito de aplicación de, el cual como es un Convenio de Transporte Multimodal internacional, establece que se aplican a lugares establecidos entre dos Estados.

El Artículo tercero habla de la aplicación obligatoria del Convenio cuando el contrato de transporte multimodal se establezca de acuerdo a lo establecido en el Art. 2°.

El Art. 4°, de la reglamentación y control del transporte multimodal, el Convenio es un marco y establece reglamentaciones generales, los cuales deben ser específicos a medida que se vayan estableciendo las diversas legislaciones al respecto.

En el apartado II se establece lo concerniente a la pocumentación, en los primeros artículos de este apartado, que son el 5°, 6° y 7°, en los cuales se hacen referencia a la negociabilidad o no del documento de transporte multimodal y la forma en que debe ser emitido el documento.

En el Art. 8°, se establece el contenido del documento de transporte multimodal, el cual queda con un total de quince requisitos, y se establece además que la omisión de alguno de los requisitos, no impedirá que el documento surta efecto.

En el Art. 9°, se configura la posibilidad de hacer una expresa reserva sobre las mercancías de parte del operador de transporte multimodal.

En el artículo décimo, se habla del valor probatorio del documento del transporte multimodal, en donde se establece que salvo prueba en contrario, hay una presunción a favor del OTM de que ha

 $_{
m recibido}$ las mercaderías tal como constan en el documento de $_{
m transporte}$ multimodal.

Muy relacionado al artículo comentado más arriba, es lo establecido en el Art. 11, donde se establece la responsabilidad por omisiones o falsas declaraciones, estas declaraciones falsas a las que se refiere, son o deben ser de parte del OTM.

También se habla en los artículos posteriores de la garantía proporcionada por el expedidor y la indemnización que este debe al operador de transporte multimodal en caso de que haya culpa en los perjuicios sufridos por el OTM, de igual modo se establece la posibilidad de emisión de otros documentos, además del documento de transporte multimodal, los cuales no afectan la naturaleza del documento de transporte multimodal.

En el apartado III del Convenio hace referencia a la Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal, el primer

artículo, el 14, trata del periodo de responsabilidad, el cual se establece desde el momento en que el OTM toma la mercadería bajo su responsabilidad, hasta que lo entrega al consignatario.

En los siguientes artículos se establecen la responsabilidad del OTM, derivada de acciones u omisiones de sus dependientes, agentes y otras personas, cuando esas personas actúen en cumplimiento del contrato. El siguiente articulo expresa el fundamento de la responsabilidad, el cual está basado en lo establecido sobre lo establecido en cuanto al periodo de responsabilidad, es decir, desde que el OTM toma la mercadería en su poder.

La limitación de la responsabilidad se da de acuerdo a un monto preestablecido en el Convenio.

La responsabilidad extracontractual se establece en forma equiparada con la responsabilidad contractual, esta es una tendencia que está en auge, según la cual ya desaparece la distinción entre ambas y

se establece la responsabilidad en base a la cuantía del daño y no atendiendo a que la responsabilidad sea contractual o extracontractual.

También muy relacionado con esto está la responsabilidad ilimitada, es decir, la pérdida del derecho a la limitación, cuando hubo dolo de parte del operador de transporte multimodal.

El siguiente punto tratado en el Convenio es el de la responsabilidad del expedidor, es decir, a la par de la responsabilidad del operador de transporte multimodal, también es el del expedidor. Esta responsabilidad se da cuando el expedidor no especifica la peligrosidad de la mercadería y el OTM resulta perjudicado.

El documento de la Convención también establece la vigencia de las reclamaciones y acciones, el cual está expresamente en el artículo 24, el siguiente artículo habla de la prescripción de las acciones, el cual se establece en el plazo de dos años, salvo se haya incoado un procedimiento judicial o arbitral.

La jurisdicción se establece de acuerdo a la situación de la parte demandada o del contrato, es decir, queda a elección del demandante la elección del tribunal competente, de acuerdo al domicilio del demandado o el lugar de celebración del contrato de transporte multimodal.

Seguido a esto se establece un procedimiento de arbitraje, el cual no se vio en las legislaciones que fueron objeto de estudio en este trabajo.

El apartado siguiente establece las disposiciones complementarias, en el cual se hace referencia en primer lugar a las estipulaciones contractuales, las cuales serán nulas si se apartan de las disposiciones del Convenio.

La avería gruesa, para las cuales se establece la vigencia de las leyes nacionales relativas a esa materia.

Las cuestiones aduaneras también son objeto de disposiciones del Convenio, el cual no solo está en uno de sus articulados, sino además está dedicado a ella todo el anexo del Convenio.

4.6.3. Marco Regulatorio Del Mercosur

a) ANTECEDENTES

Como antecedente, en este punto, nos remitimos al Informe Final del Seminario Interamericano de Infraestructura de transporte como factor de Integración de la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos (Washington D.C. EE.UU. 1995). Capítulo V. Mercado Común del Sur. Transporte Multimodal. "Principales acciones de los procesos de Integración en el campo del Transporte: Casos de América del Sur". Consultor: Tancredi Luis Cerenza.

El Tratado para la Constitución de un Mercado Común entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, es de 1991. El mismo representa un gran esfuerzo de coordinación de las políticas sectoriales y de la

armonización legislativa y normativa. De acuerdo a lo estipulado en el artículo 13 del referido Tratado, y en base a la facultad del Grupo Mercado Común para constituir los subgrupos de trabajo que fueran necesarios para el cumplimiento de sus cometidos, en el anexo V se estableció el Subgrupo N° 5 relativo al transporte terrestre.

En una primera etapa, desde la firma del Tratado hasta el Protocolo de Ouro Preto se aprobaron una serie de instrumentos, tales como el formulario común Manifiesto Internacional de Carga y Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA), el Reglamento Único de Tránsito y Seguridad Vial, el Acuerdo de Alcance Parcial sobre el Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas, el Acuerdo sobre Transporte Multimodal, el Convenio sobre Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Transportista en Viaje Internacional (CRT); además de avanzar en el proceso de liberalización de cupos.

A partir de la aprobación del Protocolo Adicional al Tratado de Asunción en la VII Reunión del Consejo del Mercado Común, en Ouro Preto, en 1994 se adopta la estructura institucional para la nueva etapa que se inicia en 1995. En lo que tiene que ver con las negociaciones sectoriales, desaparece la dicotomía que en la etapa anterior existía entre un Subgrupo de Transporte Terrestre y otro de Transporte Marítimo (ex Subgrupo N° 6) y se unifica al transporte terrestre fluvio-marítimo y ferroviario, y a la infraestructura implicada dentro del denominado Subgrupo de Trabajo N° 5 Transporte e Infraestructura.

A noviembre de 1996 el estado de los principales Acuerdos firmados es el siguiente:

1) Implementación del Acuerdo sobre Transporte Multimodal, que fuera aprobado por el Consejo del Mercado Común por Decisión 15/94, el cual fue protocolizado en ALADI y mientras Brasil lo puso en Vigor por Decreto Nº 1.563 de 1995, Argentina y Paraguay tienen los correspondientes Proyectos de Ley en los respectivos parlamentos y Uruguay está en vías de implementarlo.

- 2) Facilitación fronteriza. Si bien se ha logrado mejoras en el funcionamiento institucional y operativo de los controles de frontera, existe aún una serie de problemas que merecen solución, verbigracia: la no unificación de horarios de atención en frontera por parte de los distintos organismos involucrados en los controles, la disímil aplicación del MIC/DTA y la falta de coordinación en los criterios adoptados para los sistemas de trabajo aplicados cotidianamente, que generan demoras excesivas en el pasaje por las Aduanas.
- 3) Instrumentación, perfeccionamiento y aplicación del Acuerdo de Alcance parcial sobre Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas en el ámbito del MERCOSUR. A pesar de haber sido firmado en el año 1994 (Decisión 2/94), aún no fue puesto en vigencia. Uruguay (Resolución del Poder Ejecutivo de 28 de diciembre de 1995) y Brasil (Decreto 1.704 de 1995) ya publicaron el Acuerdo a través de Decretos. En Argentina el acuerdo ya fue aprobado, restando solamente su reglamentación, que se espera ocurra en el corto plazo. Paraguay informó que el proceso para su aprobación está encaminado.

- 4) Inspección técnica vehicular: está planteada la necesidad de generar una norma común básica sobre aptitud técnica de vehículos y validez de los Certificados de Aptitud Técnica.
- 5) Acuerdo sobre el Transporte de Encomiendas y Correspondencia en ómnibus de líneas regulares habilitados para viajes internacionales que fuera aprobado por Resolución del Grupo Mercado Común N° 117/94, se encuentra en trámite de internalización en los cuatro socios.

Los principales avances, hasta 1994, fueron:

1) Registro Regional: Se establecieron los siguientes principios básicos: el registro debía tener carácter jurídico, con sede en uno de los países miembros, podrían inscribirse todos los buques y artefactos navales de armadores del MERCOSUR, con excepción de los buques de pesca, recreación y deportivos; y, también, podrían inscribirse los buques y artefactos navales, fletados o arrendados a casco desnudo, de bandera extranjera, pero al registrarse, los buques perderían su vinculación con el país de origen. Cualquiera de los países miembros que poseyera una legislación nacional flexible podía ser el país sede del

referido Registro, donde los buques de los restantes países de la región podrían registrarse.

2) Acuerdo multilateral de transporte marítimo: En 1992 se propuso un proyecto de acuerdo consensuado que incluía: la igualdad de condiciones operacionales para las embarcaciones de los países miembros, la preferencia para los armadores nacionales de los países miembro en los tráficos entre dichos países, siempre que ello no implicara establecer niveles más altos para los fletes o bien, una reserva de cargas que encareciera el costo de las prestaciones, implantar mecanismos para evitar las prácticas desleales de competencia por parte de terceras banderas, la inclusión de todas las cargas, sin excepción alguna, en este régimen y el principio de la prohibición de las cuotas.

3) Eliminación de los gravámenes a los fletes: La eliminación de los gravámenes a los fletes marítimos fue concretada por Argentina y Brasil, en marzo de 1992, para sus operaciones comerciales con los otros países miembros del MERCOSUR.

- 4) Acuerdos de complementación: La obtención de acuerdos en la prestación de servicios de transporte marítimo y la constitución de empresas de transporte marítimo binacionales o plurinacionales, fueron consideradas en marzo de 1992 prácticas comerciales de exclusivo resorte privado, sin que enfrentaran impedimentos para su desarrollo autónomo.
- 5) Transporte fluvial: El Proyecto Hidrovía fue el único tema relativo al transporte fluvial en el MERCOSUR tratado durante ese período.
- 6) Vías navegables y puertos: En este aspecto sólo se estableció un cronograma tentativo para estudiar las legislaciones nacionales y la identificación de asimetrías existentes.

El marco de referencia de las negociaciones del Subgrupo de Trabajo N° 6 de "Transporte Marítimo", se centró sobre: el Acuerdo Multilateral de Transporte por Agua, el Acuerdo sobre un Registro

129

Operativo de Embarcaciones y el Acuerdo sobre Transporte

_{Multimodal.}

NORMATIVA

A continuación, transcribimos las disposiciones normativas del

MERCOSUR, en la materia:

Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional entre los

Estados Parte del MERCOSUR (MERCOSUR/CMC/DEC.15/94)

(ALADI/AAP.PC/8 - APR.27/95)

FECHA: 15 de diciembre de 1994

MIEMBROS: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

RESUMEN DE DISPOSICIONES

130

Definiciones:

Capítulo I, Artículo 1: A los efectos del presente Acuerdo, se

utilizan las siguientes definiciones:

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.

Otras Definiciones:

b) Contrato de Transporte Multimodal;

| c) Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal; |
|---|
| d) Operador de Transporte Multimodal; |
| e) Portador; |
| f) Expedidor; |
| g) Consignatario; |
| h) Destinatario; |
| i) Mercancía; |
| j) Tomar bajo custodia; |

- k) Entrega de la mercancía;
- 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;
 - o) Consolidación de mercancías.

Ámbito de Aplicación:

Capítulo II, Artículo 2: el presente Acuerdo se aplica a los Contratos de Transporte Multimodal siempre que: 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, o, 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.

Los Capítulos III, IV, V y VI cubren el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal, la Responsabilidad del Operador del Transporte Multimodal, la Responsabilidad del Expedidor, y los Avisos, Reclamaciones, Acciones y Prescripciones.

Solución de Controversias:

Capítulo VII, 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 los procedimientos previstos en el sistema de solución de controversias vigente entre los Estados Parte del Tratado de Asunción.

Anexo II sobre 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 $_{\text{Multimodal}}$ sea sometida a arbitraje en consonancia con las reglas que $_{\text{las}}$ Partes establecen.

Operadores de Transporte Multimodal:

Capítulo VIII, 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.

Seguros:

Capítulo VIII, 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.

5. DIFERENCIA ENTRE EL TRANSPORTE UNIMODAL Y EL MULTIMODAL

A modo de ir redondeando las ideas esbozadas a lo largo del presente trabajo, vamos concluyendo, tratando las figuras elementales y divergentes, en el transporte marítimo de mercaderías y cosas, como indudablemente lo son: el transporte unimodal y el transporte multimodal.

El transporte Unimodal, es el que permite el traslado de mercancías de un lugar a otro, utilizando un solo modo de transporte, mientras que el Transporte Multimodal, es el porte de mercancías por dos medios 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.

Existen varias diferencias entre estos dos tipos de transporte, como la forma del contrato, es decir, que el Transporte Unimodal se realiza a través de un solo medio de transporte, y en el Transporte

Multimodal, se realiza por medio de dos o más medios de transporte. pero la diferencia de más importante radica en la responsabilidad por la carga, ya que, el Operador del Transporte Unimodal, es responsable por la carga solamente durante la duración del transporte efectivo, es decir, se inicia y termina con el viaje; mientras que el Operador del Transporte Multimodal asume la responsabilidad tanto de la coordinación de toda la cadena entre el origen y el destino de la mercancías, así como de los siniestros que pudieran presentarse a la carga y los siniestros a terceros o a los bienes de terceros que la carga pueda ocasionar.

CAPITULO IV. MODELO COMPARATIVO

_{1. INT}RODUCCIÓN

Siendo el "Derecho Comparado", una metodología válida para el estudio e investigación de las "figuras jurídicas", optamos en tomar como modelo de estudio, la Ley de Transporte Multimodal, de la República Argentina. A diferencia de ellos, lo que se propone en este trabajo es sólo, el de incluir un "Capítulo" referente a este tipo de contratos (Contrato de Transporte Multimodal) en el Proyecto de Código de la Navegación que se encuentra en el Parlamento para su estudio y aprobación.

Ya hemos comentado en el capítulo anterior el Acuerdo sobre Transporte Multimodal del MERCOSUR, y en este va a ser comentado con más profundidad.

Ahora pasamos a exponer la ley Argentina de Transporte Multimodal, promulgado como Ley N° 24.921/98. Para hacer un seguimiento de los antecedentes, vamos a seguir la exposición hecha por (Héctor A. Zucchi y Arturo Octavio Ravina, en el libro "Régimen del Transporte Multimodal". Abeledo-Perrot, Bs. As. 1999, págs. 45 y sgtes).

Ésta ley tuvo como antecedentes a los diversos convenios que sobre el Transporte Multimodal se han venido desarrollando, tanto en nuestro continente como en otras latitudes, las que fueron dando un marco a este movimiento que se da, de contar con leyes específicas al respecto de este novedoso sistema de transporte.

El estudio específico de la Ley comenzó con la presentación de distintos proyectos, de los cuales solo dos han tenido estado parlamentario avanzado, sin embargo ambos corrieron las misma suerte ya que caducaron al estar en espera de la Cámara revisora.

El tercer proyecto presentado -influenciado por los lineamientos del acuerdo del Mercosur- ésta ley tuvo origen en la

Cámara de Diputados a propuesta de uno de sus miembros, con lo cual fungió de Cámara revisora la de Senadores.

La nueva Ley, vio la luz como la N° 24.921, en fecha 29 de diciembre de 1997, quedando promulgado en fecha 7 de enero de 1998.

2. DESARROLLO

Ésta ley cuenta con X Capítulos, bajo los cuales se encuentran un total de 54 artículos, los cuales pasamos a analizar, no en suma profundidad, pero si lo suficiente, para generarnos una idea acabada de lo que requerimos, en cuanto a normativa, en nuestro Derecho Positivo Paraguayo, en esta parte del trabajo.

Capítulo I, Ámbito de aplicación. El Art. 1º de esta Ley establece: "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".

El primer capítulo de la Ley merece el siguiente comentario, el ámbito de aplicación de la norma, en cuanto se refiere al ámbito de vigencia material y espacial. Debemos acotar que en el primer aspecto a que la materia regulada es aquella que se realiza por dos o más medios de transporte, pero dentro de las en el cual rige un único contrato de comienzo a fin.

Y en el aspecto, espacial, cuando se realice el transporte dentro de los límites territoriales y en su defecto, el transporte internacional tenga como punto de destino, algún puerto de la República.

En cuanto a las definiciones establecidas en el art. 2°, al cual ya nos referimos en forma parcial al establecer el ámbito de aplicación de la ley en estudio, que contiene las definiciones pertinentes al tema en estudio. Sumamente importante, vendría a ser un "glosario".

Escaneado con CamScanner

La conveniencia o no de las definiciones en un cuerpo normativo, es un tema ya discutido y en este sentido es necesario recordar que nuestro codificador, Luis de Gásperi, ha permanecido del lado del autor del modelo de su anteproyecto, Vélez Sarsfield, quien también se ha opuesto a las definiciones. El citado artículo 2°, trae un total de 17 definiciones, que pasaremos solo a enumerar, los incisos:

- a) se refiere al Transporte multimodal de mercaderías;
- b) Modo de transporte;
- c) Operador de transporte multimodal;
- d) Depositario;
- e) Transportador o porteador efectivo;
- f) Estación de transferencia o interfaces;
- g) Terminal de Cargas;
- h) Unidad de carga;
- i) Contrato de transporte multimodal;
- j) Documento de transporte multimodal;
- k) Expedidor;

₍₎ Consignatario;

_{ກາ)} Destinatario;

n) Mercadería;

o) Tomar bajo custodia;

p) Entrega de mercaderías;

q) Unitarización; y el

r) Bulto.

De esta manera, aunque como ya dijimos las definiciones son peligrosas, se establecen las definiciones para entender el sentido que tienen en la presente ley.

El siguiente capítulo comienza en el artículo tres (3) y trata sobre el documento de transporte multimodal, el primer artículo refiere a la emisión de un documento de transporte multimodal que el OTM deberá poner a disposición del que utiliza este transporte para el envío de sus mercaderías, previa devolución de los recibos provisorios que se hubiera suscripto.

Sabido es que en el transporte multimodal hay un solo documento de porte, sin embargo puede haber otros documentos relativos al transporte o servicios que se presten durante la ejecución del transporte multimodal.

Solo por hacer alguna mención, refiere también dicha ley a la transmisibilidad del documento de porte, esa negociabilidad a la que se hace mención, puede ser a la orden, al portador o nominativo.

El contenido del documento está dado en la norma de una manera enunciativa y no taxativa, y por tratarse de un contrato sumamente consensual, no se tienen como obligatorios estos enunciados, es decir, no son taxativos y su falta no generará la nulidad del contrato.

Antes de seguir, es necesario aclarar que no se hace una mención específica de los artículos que se van analizando, sólo se hacen referencia al contenido de dichos artículos, pero en una redacción continua.

La firma del documento debe ser hecha por el transportador o por un apersona autorizada por éste, y cuya firma deberá estar registrada en registro de operadores del transporte multimodal, también en esta parte de la norma se establece la posibilidad de utilización de la firma electrónica, la cual está muy en boga y posibilita una agilización de los trámites al permitir la utilización de las redes informáticas para la firma de los documentos, los cuales sin lugar a dudas deben ser ajustados a las reglas de la seguridad jurídica.

Debido a lo que expresamos anteriormente sobre la transmisibilidad del documento de porte, los derechos del tenedor son de disponer de la mercadería durante el viaje y exigir la entrega al término de ella.

También como en el transporte en general, la emisión del documento hace presumir que las mercaderías fueron entregadas en buenas condiciones, la que sin embargo, puede ser rebatida con una prueba en contrario. También la mismo respecto el operador puede hacer las menciones de las reservas que hace respecto de la mercadería

 $_{\rm que}$ recibe del emisor de la carga, esto a los fines de la responsabilidad, $_{\rm ya}$ que al no estar expresadas estas reservas el OTM está impedido de $_{\rm probar}$ por otros medios que la mercadería estaba en buenas condiciones.

Podemos aportar a esta altura de la exposición que las características generales no son muy disímiles a los del transporte en general, lo que se observa con más claridad más adelante en el trabajo, en el apartado sobre la autonomía del transporte multimodal.

El valor declarado y la entrega de la mercadería también constituyen factores indispensables del transporte multimodal, así lo entendieron los redactores de la ley en estudio, como ya hemos dicho antes el OTM entrega un documento el garantía de la mercadería recibida, pues bien, este documento debe ser presentado a la hora del retiro de la mercadería. Ésta disposición también justifica al OTM cuando entrega la mercaderías a personas que no sean los propietarios, si hubo varias copias del documento y la persona que retira la mercadería aparece con una de éstas copias en su poder.

El capítulo que sigue en el orden de presentación de la ley $_{nos\,habla}$ de la responsabilidad del Operador de transporte Multimodal.

Esta comienza en el artículo 15 que nos establece el ámbito $_{\mbox{\scriptsize de aplicación}} \mbox{\scriptsize temporal de la ley}.$

La responsabilidad del OTM va desde que recibe la mercadería en su poder, por si o por persona autorizada, hasta la entrega a la persona que ostente el documento de transporte multimodal, en cualquiera de las circunstancias, ya que puede ser una copia de las varias emitidas, una endosada o una nominal, en cuyo caso la persona a cuyo nombre aparece debe ser la que retire la mercadería.

También el operador del transporte multimodal es responsable de por las acciones u omisiones de sus empleados, esto en virtud de que los empleados están bajo la responsabilidad de sus empleadores. Éste también responde del pérdida, daño o demora en la entrega de la carga, pero en cuanto a la demora sólo responde si el

expedidor a declarado el interés de la entrega en un plazo determinado y hubiera sido aceptada por el OTM.

Al ser el transporte multimodal, como su nombre lo indica, realizado por diversos modos de transporte, la responsabilidad del transportador se da en la medida que los daños producidos sean en uno u otro tipo de transporte y que la excepción a la responsabilidad del transportador esté prevista en una ley especial.

En los casos de extensión de responsabilidad es donde más debate se ha generado, al efecto de saber hasta dónde llega la misma, para ello es necesario analizar diversas cuestiones que van a dilucidar la cuestión aquí planteada.

El artículo 21 de la Ley analizada establece las circunstancias eximentes de responsabilidad, las cuales pasamos a enumerar:

- a) Vicio propio de la cosa; para que esta circunstancia sea valedera para la exclusión de la responsabilidad, debe estar probado el hecho de que la merma proviene de la naturaleza de la cosa.
- b) Defectos o Deficiencias del embalaje; en este caso los defectos o deficiencias del embalaje no deben ser aparentes.
- c) Culpa del expedidor; ésta se produce antes de la entrega efectiva de la mercadería al OTM.
- d) Caso Fortuito o Fuerza Mayor; estos dos casos ya bien conocidos no necesitan un comentario muy extenso ni explicativo, solo resta decir, que la responsabilidad del OTM queda eximida si prueba que adoptó todas las medidas para evitar que se produzca el daño.
- e) Huelgas, motines y "lock -out"; estos son motivos de exención de responsabilidad, la traducción del término en inglés, sería: "cierres patronales", la condición para que estos configuren exención de responsabilidad del OTM, es que se pruebe que existieron estos casos y la relación causal de éstos con los daños producidos.
- f) Orden de una Autoridad Pública; este es el último caso que plantea la norma de exoneración de responsabilidad del OTM, cuando su retraso o impedimento de transporte sea por orden de autoridad Pública.

El siguiente artículo habla de la cuantía de la indemnización, sobre el cual dice que se fijará de acuerdo al valor de la mercadería dañada o perdida en el lugar y momento de la entrega pactada en el documento de transporte multimodal.

El criterio utilizado para la valoración es el siguiente: se cotizará atendiendo al precio que tenga en una bolsa de mercaderías o en defecto de ésta el precio que tenga en el mercado, en último caso se atiende a la valoración de la mercadería de igual naturaleza y calidad, también se puede dar el caso de que el expedidor haga mención expresa del precio en el DTM.

El límite de la indemnización está marcado por las diferentes etapas y los diversos modos en que se realiza el transporte multimodal, es decir, si se realiza en un medio aéreo o acuático, se fijará de acuerdo a lo establecido para cada uno de éstos tipos de transporte en particular. Sin embargo se pueden ir fijando en el mismo documento de transporte multimodal, los límites de la responsabilidad.

La responsabilidad acumulada, ejemplo de ésta puede ser la demora, el daño que se den en un mismo contrato, sólo la pérdida total es la que no puede acumularse a otras formas de avería de la mercadería.

Luego tenemos un artículo que se refiere a la exoneración de la responsabilidad por actos de poder público, sin embargo éste artículo quedaría superfluo ya, debido a que en el artículo en que se refiere a la exoneración de la responsabilidad del OTM, cuando el retraso obedece a una orden de autoridad pública, y por una causa no imputable al transportador.

También se puede la pérdida del derecho a la limitación el ^{operador} o el porteador no podrán acogerse a la limitación de la ^{res}ponsabilidad, cuando se pruebe que la pérdida, el daño o la demora ^{son} imputables al operador o al porteador del transporte multimodal.

La responsabilidad también puede recaer en los dependientes, según lo establecido en la misma ley, éstos responden de la cuantía de sus respectivas responsabilidades, pero tienen derecho a oponer las mismas exoneraciones y límites de la responsabilidad invocados por el transportador.

Se puede dar la responsabilidad extracontractual, como se sabe muy difundida en el Derecho Aeronáutico y en el Derecho Marítimo, y también la responsabilidad contractual, ya que la ley se aplica indistintamente a ambos casos.

Así tenemos que la responsabilidad no se mide por el hecho de que sea contractual o no, sino por la medida del daño.

Las cláusulas nulas son las que se establezcan para la exoneración total o la disminución de 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

 p_{TUeba} en forma distinta a la establecida por la ley. Hay que señalar la doctrina de que la nulidad no viene por la nulidad misma, sino que para $u_{subsanar}$ los vicios de los actos, entonces la nulidad de las cláusulas no $u_{entraña}$ la nulidad del contrato.

Luego de ver todo lo concerniente a la responsabilidad del porteador, pasamos ahora a analizar la correspondiente responsabilidad del expedidor.

El primer punto a analizar es la imputabilidad. Así tenemos que el expedidor no es responsable por las pérdidas de la mercadería ante el OTM, con lo cual solo se establece con más fuerza aún la responsabilidad del porteador.

El expedidor tiene la misión de informar sobre todo lo concerniente a la carga que expide, con la expresa disposición de incurrir en responsabilidad si no hiciera las observaciones precisas sobre la mercadería que expide.

Cuando se expide una mercadería peligrosa deben estar correctamente individualizadas, de manera a facilitar el tratamiento correspondiente que se le debe aplicar ese tipo de mercadería, el criterio para la clasificación será la de las recomendaciones que se han dictado al respecto por organismos internacionales, como la Organización de las Naciones Unidas (ONU), también la Organización Marítima Internacional (IMO).

Los límites de la responsabilidad del expedidor están establecidos de la misma manera que para los del OTM, el porteador efectivo o el depositario, con esto se establece una igualdad entre el OTM y el expedidor.

Siguiendo en esta misma línea, tenemos la posibilidad de indemnización al operador de transporte multimodal, esto se hará atendiendo a que el expedidor no haya cumplido con los requisitos de información, como lo hemos dicho ya con anterioridad. A esto se agrega que el expedidor sigue con su responsabilidad aún luego de haber transferido el documento de transporte multimodal.

En el siguiente apartado, que corresponde al capítulo VI de la Ley, tenemos lo referente al aviso y constatación de daños.

Este aviso debe ser dado por el consignatario en los cinco días hábiles posteriores de recibida la mercadería, ya que de no hacerlo se presumirá que la mercadería fue entregada como se encontraba descrita en el documento de transporte multimodal.

La constatación de daños se debe hacer en forma conjunta, de esta manera se evita que haya mala de las partes. El pedido para la revisión conjunta puede sobrevenir de cualquiera de ambas partes y la falta de asistencia para la revisión implica la posibilidad de que se pueda acudir a la pericia judicial.

Otro capítulo se refiere al ejercicio de las pretensiones, en el cual se establece la jurisdicción a la que se someterán las cuestiones suscitadas a raíz del contrato de transporte multimodal, el cual según la

Ley en estudio está dada a los tribunales federales argentinos cuando el lugar de destino de las mercaderías esté en la República Argentina.

Los transportistas efectivos y los depositarios efectivos, podrán ser llamados a intervenir en el juicio y lo harán a pedido de OTM.

Prescripción plazos y cómputos, la ley estudiada establece un periodo de un año para que opere la prescripción, le plazo empieza a correr desde el momento en que la mercadería fue o debió ser entregada.

Hay que tener en cuenta que en la Convención de Bruselas se establece el mismo plazo, con lo cual el plazo establecido está acorde con lo que internacionalmente se está propugnando para en transporte multimodal.

En el capítulo siguiente a este se trata las disposiciones complementarias, en las cuales se habla de las averías gruesas, y el régimen de contenedores, sobre el primero se establece que las normas de la presente ley no afectan el régimen de las averías gruesas. Al respecto de los contenedores se establece una definición de lo que se

entiende por contenedor, su régimen de desplazamiento y su reglamentación, que queda a cargo de la Administración Nacional de Aduanas. También se establece el régimen de admisión temporaria, para el cual se establece un plazo de doscientos setenta (270) días corridos. Vencido este plazo, corre otro, al término del cual se podrá rematar el contenedor.

El capítulo IX, que es el siguiente, trata de las acciones ejecutivas para obtener la entrega de la carga.

En el siguiente capítulo se establece el Registro se Operadores del Transporte Multimodal. Se establece la inscripción como un requisito esencial para el ejercicio de la actividad de operador de transporte multimodal, los requisitos para que opere se establece una serie de requisitos, el cual está inspirado en el Acuerdo de Transporte Multimodal del MERCOSUR.

También se establece un régimen de seguros, el cual también se erige como un requisito esencial para poder operar como OTM. La

Ley dice taxativamente: 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.

Así tenemos que es obligatorio el seguro de responsabilidad civil, según lo que establece la ley, para cubrir los daños que podría sufrir la mercadería a cargo o bajo la custodia del OTM.

La vigencia de la inscripción se entiende que es por todo el tiempo que el operador de transporte multimodal, mantenga vigente los requisitos exigidos por la ley. El certificado es extendido o denegado por la autoridad competente, y esto lo hará en el plazo de 20 días a partir de que el interesado haya reunido los requisitos necesarios para la obtención del correspondiente registro.

CAPITULO V. APORTES Y CONCLUSIONES

1. CONCLUSIONES

1.1. LA AUTONOMÍA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

La autonomía del transporte Multimodal y su relación con la autonomía de los transportes unimodales.

De suma trascendencia determinar la "autonomía" del transporte multimodal, considerando su vinculación con otras formas de contrato transporte. Todo ello, orientará para determinar además la naturaleza jurídica del transporte multimodal.

Es así que lo que debemos averiguar, si el contrato de Transporte Multimodal, en efecto, es realmente "autónomo", o por el contrario se puede considerarlo como una categoría que forma parte del Contrato de Transporte en general.

Entonces, debemos primeramente, en un orden metodológico, abocarnos a determinar la autonomía de los transportes unimodales, para entonces, tener expedita la vía, para abordar lo que corresponde al Transporte Multimodal.

Como génesis del pretendido estudio, primero debemos referir a los varios elementos que integra una disciplina jurídica. Entonces, así como en el caso del Derecho Marítimo en sí, la "autonomía" puede ser en los siguientes aspectos: legislativa, jurisdiccional, didáctica y científica. Según lo desarrolla, el Prof. José Domingo Ray en Reflexiones sobre la Responsabilidad del Transportador por Agua. Abeledo-Perrot. Buenos Aires, 1992. (págs. 99)

En cuanto a la primera "variante", es decir, la legislativa, se refiere a la normativa, si tienen disposiciones jurídicas (leyes, reglamentos, etc.). En cuanto a la segunda, si de existir "conflictos", existe una instancia, compuesta por terceros imparciales para la solución de esos conflictos (tribunales, jueces, funcionarios). La tercera tiene que ver con formar parte de una malla curricular, en instituciones de

enseñanza superior, o a lo sumo, en instituciones de nivel técnico. En lo que respecta al cuarto y último tipo de autonomía, tiene que ver, con contar con "verdades inmutables" (principios), que ayuden a encontrar soluciones, dentro del mismo sistema (normas y principios). B

La autonomía del transporte

Al respecto, nos ilustra el Profesor Arturo Octavio Ravina, en su obra El Régimen de Transporte Multimodal. (pág. 37) Abeledo-Perrot. Buenos Aires, de la siguiente forma: se entiende que existe transporte cuando se provoque el desplazamiento de personas o cosas desde un punto a otro distante de aquel primero. Esta actividad puede asumir diversas aristas o vertientes, de acuerdo que asuma un carácter mercantil, o sea, tenga un carácter habitual y repetitivo, y que tenga un fin lucrativo. Además está la diferenciación entre los transportes realizados por los diversos medios, es decir, terrestre, fluvial, aéreo, etc., los cuales tienen ya que tienen sus propias reglas y principios. Este contrato tiene caracteres, los cuales son: consensual, oneroso, bilateral, accesorio, no solemne, "sui generis" y de adhesión. Podría decirse que el contrato de transporte, como figura contractual, tiene una parte idéntica

y común, y sin importar la especificidad del transporte, éstos son el expedidor, o cargador y el destinatario o consignatario, respectivamente. Sin embargo las especificidades difieren de acuerdo a que se trate de un porteador terrestre marítimo o aéreo. La diferencia entre éstos no radica solo en el tipo de transporte empleado, sino en las diferentes características y los riesgos implicados. Lo que se puede acotar es la existencia de una obligación de resultado de parte del transportador, cual es el de entregar las mercaderías a destino, entregándoselos al consignatario y en las mismas condiciones que la recibió. De acuerdo a lo antedicho, podría resultar que la naturaleza jurídica del contrato de transporte es una locación de obra. Se podría concluir que el contrato de transporte tiene caracteres del derecho común, pero sin que resulte algo necesario la introducción de ésta en el sistema del derecho marítimo o del derecho aeronáutico.

Atento, en consecuencia, a lo arriba expresado, se puede concluir que el contrato de transporte multimodal se encuentra insertado como especie dentro del género contrato de transporte.

Si bien, los tratadistas citados coinciden en considerar al transporte multimodal como una variante del contrato de transporte en general, es bien cierto también, que la forma y característica principal del actuar del Operador de Transporte Multimodal, al ser enteramente responsable de la mercadería "door to door", y que debe entregar las citadas mercaderías, en las mismas condiciones en las recibió, hacen que tenga los elementos constitutivos de una "contrato de locación de obra".

elaboración de un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional, documento TD/MT/CONF/12Add.1 del 15 -I-1980, (págs. 16 y sigs.), refiere, que, se ha dicho con criterio casi uniforme en doctrina que el Transporte Multimodal es, aquél que se realiza en virtud de un contrato, utilizando por lo menos dos medios de transporte de transporte. Este tipo de transporte: i) es un tipo nuevo de contrato de transporte, que hay que distinguir de los diversos contratos de transporte unimodales; ii) que su construcción no justifica la descomposición del contrato multimodal en varios contratos modales, uno para cada uno de los transporte multimodal; y iii) que el contrato de transporte multimodal queda afuera del régimen de los contratos de transporte por

un modo determinado. El convenio que lo reglamenta no es incompatible con los convenios unimodales existentes.

Atento a lo expresado hasta este punto, sin lugar a equívocos, podemos decir, que el Contrato de Transporte Multimodal, sin dudas, es un contrato nuevo y diferente (especial), pero que no reúne las condiciones para ser considerada autónoma, en razón de que se identifica con las características propias del contrato de transporte en general.

1.2. CONCLUSIÓN FINAL

En estas conclusiones, luego de analizar la autonomía del transporte en general y la autonomía del transporte multimodal en específico, podemos pasar a dar los fundamentos que sustentan la aplicación del contrato de transporte multimodal de mercaderías en la República del Paraguay.

Los contratos de transporte se diferencian unos de otros, fundamentalmente, en la responsabilidad en la coordinación de la operación de transporte y en la responsabilidad sobre la carga.

A nivel internacional, las transacciones comerciales se realizan bajo los INCOTERMS (International Commercial Terms – Términos del Comercio Internacional), y que concretamente consisten en una especie de reglas internacionales que permiten interpretar y solucionar los problemas derivados de un conocimiento impreciso de las prácticas comerciales utilizadas en los países del comprador y del vendedor, según las reglas oficiales de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), para la interpretación de los términos comerciales "INCOTERMS".

Y que son las diferentes posibilidades de realizar un intercambio comercial internacional, donde además de precisar las características de la mercancía y quien asume los costos del transporte, se determina el lugar en el cual la responsabilidad sobre esta pasa del vendedor al comprador.

Nuestro País, es un país mediterráneo, que lo cruzan dos ríos importantes, el Paraguay y el Paraná. A través de los cuales se puede salir al Mar (Océano Atlántico). Ahora bien, es preciso puntualizar, que esta mediterraneidad, siempre ha jugado en contra del comercio del Paraguay, desde los albores de la colonia. Agravado por los numerosos puertos de control y cobro de paso, en la República Argentina, antes Confederación Argentina.

Otro elemento, que debemos considerar en este punto, es que la Flota Mercante del estado Paraguayo fue privatizada en 1991 y dividida en 5 diferentes compañías, dos de ellas eran líneas de carga, la "Flota Mercante Paraguaya S.A." (Flomeparsa) y la "Compañía Transporte Fluvial S.A.". En la práctica, el Paraguay, se queda sin Marina Mercante, en especial, la Marina Mercante de Ultramar.

Un elemento no menor, es que, según estimaciones de la Dirección General de Aduanas, prácticamente el 80% de las mercaderías importadas, se realiza vía acuática, y una porción similar, las exportaciones (en su gran mayoría – materia prima -), de gran volumen o tamaño.

La conformación de los Bloques Regionales, y principalmente económicos (Pacto Andino; Comunidad Económica Europea; Mercado Común del Sur – MERCOSUR-), exigen cada vez más, especialización y profesionalización en los transportes de mercaderías y cosas.

Es importante señalar, que la característica de la navegación en nuestro País, y toda la Cuenca del Plata, incluyendo por supuesto la Hidrovía Paraguay – Paraná, es una navegación comercial, a través de las barcazas y navíos remolcadores (los convoyes), en donde podemos señalar que hemos sido los pioneros en el mundo, en este sistema de navegación (flotas de autopropulsados).

Desde la privatización, arriba señalada, e incluso un poco antes, la sentida necesidad del transporte fluvial, fue satisfecha, dentro de sus posibilidades por las empresas privadas (embarcaciones privadas). Esa capacidad de carga, responde a una sentida necesidad, especialmente para el transporte de productos "agropecuarios".

Lo característico de nuestros ríos, es ver los llamados "convoyes de empuje", que pueden constituir hasta 30 barcazas, y dos o cuatro remolcadores. Una barcaza equivale a 54 camiones ruteros de 28 toneladas de carga. En el 2003 según el Centro de Armadores del Paraguay, estaban matriculados 596 embarcaciones paraguayas (para tráfico internacional y nacional).

Según estimaciones de la OCIT, en el 2006, en Paraguay, habrá un movimiento de transporte de casi 7.500.000 toneladas (de los cuáles 5.500.000 correspondería a soja), con lo que queda demostrada la capacidad de carga con que cuenta el Paraguay, y la importancia de regular las condiciones de transporte, tanto fluvial como marítimo.

La conformación de bloques económicos y la tendencia de abolir las barreras comerciales a nivel continental, han obligado a los países del mundo a crear y buscar ventajas competitivas para enfrentarse en condiciones cada vez más favorables en los mercados internacionales.

En atención a todo lo mencionado, nuestro país requiere una adecuación de las normativas que regulan la actividad del transporte por agua (fluvial y marítimo). Para cumplir con los principios de: a) Evolución Permanente, que no es otra cosa, que adecuar las normas jurídicas a los progresos técnicos, tanto de la construcción de buques como de las técnicas de navegación, y en el caso concreto analizado, las nuevas formas de transporte y comercio, y b) Uniformidad Internacional, en donde las distingas legislaciones nacionales pretenden dar soluciones normativas similares a situaciones análogas derivadas de la navegación.

Así también, debemos de potenciar una industria competitiva en nuestro País, es así que el desarrollo de una industria competitiva, requiere estar rodeada de sectores competitivos, en especial:

- a) Los sectores productivos que lo abastecen de materias primas;
- b) Los servicios que se incorporan al proceso o que facilitan las

 Operaciones (agua, luz, comunicaciones, transporte); y

c) Mano de Obra (calificada).

El Transporte Multimodal, acompañado de los servicios conexos que facilitan su operatividad, es un requisito sin el cual no es posible mejorar los niveles de competitividad de nuestros productos en los mercados internacionales.

El movimiento de la carga, la logística de la distribución física, los Centros de Transferencia Intermodal, los Terminales Interiores de Carga o Puertos Secos, y la transmisión electrónica de documentos, entre otros, son expresiones nuevas en el transporte de mercancías, que aunque recientemente incorporadas, surgen con un fuerte dinamismo, gracias a los resultados que muestran.

Es por todo lo expuesto anteriormente que el transporte multimodal se justifica, ya que como podemos denotar, no solo trae ventajas para los participantes directos -Expedidor de mercaderías y Operador de Transporte Multimodal- sino que las ventajas se traducen Para toda la economía de la nación.

Existe un Anteproyecto de Código de la Navegación por Agua, en el Parlamento Nacional, que vendrá a sustituir a la Ley N° 476/57 "Código de Navegación Fluvial y Marítimo", por lo que corresponde, incluir un Capítulo sobre el "Contrato de Transporte Multimodal", a fin de evitar multiplicación estéril de leyes y normativas, condensándolas en un solo cuerpo normativo, para dar más certeza y seguridad a las disposiciones legales regulatorias en la materia.

2. APORTES. PROPUESTA LEGISLATIVA: INCLUSIÓN DE UN CAPITULO SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL ANTEPROYECTO DE CÓDIGO DE NAVEGACIÓN POR AGUA.

El presente proyecto se elabora con el humilde propósito de colaborar con el enorme trabajo realizado por los redactores del Anteproyecto del Código de Navegación por Agua, que se encuentra en este momento en el Parlamento, para su estudio correspondiente. Concretamente proponemos "ejes temáticos", que deberían tenerse en cuenta por la comisión redactora y por el Parlamento Nacional, para

integrar al Anteproyecto existente, aristas o temas importantes que hacen al Contrato de Transporte Multimodal, a saber:

"CAPITULO

CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

- A los efectos del presente capitulo, se entenderá por:
- a) Transporte Multimodal de Mercancías: Aquel que se realiza en virtud de un contrato, utilizando por lo menos dos modos diferentes de transporte a través de un solo operador, quien deberá emitir un documento único para toda la operación, percibir un solo flete y asumir la responsabilidad;
- b) Documento de Transporte Multimodal: El instrumento del contrato entre el cargador y empresario de transporte multimodal, hace prueba de su celebración, es el título representativo de las mercaderías en él indicadas y acredita que el Operador de Transporte Multimodal ha tomado las mercaderías bajo su custodia y se ha obligado a entregarlas al destinatario de conformidad con lo convenido en dicho contrato;
- 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

- Para realizar el transporte multimodal de mercancías y poder emitir el documento de porte, será imprescindible estar inscripto en Registro Nacional de Transporte Multimodal a cargo de la Autoridad Competente en el área de transporte, la cual estará sujeta al cumplimiento de los siguientes requisitos:
- a) Establecer domicilio o representación en la República;
- b) Constituir una garantía en bienes registrables equivalente a 200.000.000 de guaraníes, el cual se mantendrá hasta la contratación de un seguro que cubra los riesgos del transporte.
 - El Operador de transporte multimodal deberá expedir el documento de transporte multimodal cuando tome las mercaderías bajo su custodia. El documento de transporte multimodal podrá ser emitido en forma negociable y podrán ser, a la orden, al portador o nominativamente y es transmisible con las formalidades previstas en el derecho común.

- El Documento de Transporte Multimodal deberá contener:
- a) Nombre y domicilio del operador de transporte multimodal;
- b) Nombre y Domicilio del Expedidor;
- c) Nombre y Domicilio del Consignatario;
- d) El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de trasbordo, si se conocieran en el momento de la expedición del documento de transporte multimodal;
- e) El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal toma la mercadería bajo su custodia;
- f) Fecha o plazo en que la mercadería debe ser entregada en su lugar de destino;
- g) Número de originales emitidos, indicándose en las copias que se presenten, la mención "Copia no negociable";
- h) La naturaleza general de las mercaderías, su estado y condición aparente, las marcas principales necesarias para su identificación, el número de bultos o de piezas y el peso bruto o volumen de las mercaderías o su cantidad expresada de otro modo, y la mención expresa sobre su carácter peligroso, nocivo o contaminante:
- i) El Flete convenido, la forma y el lugar de pago;
- j) El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal;

k) La firma del operador de transporte multimodal o de quien extienda el k0 documento en su nombre y representación.

- El operador de transporte multimodal podrá incluir reservas en el documento, con respecto a las marcas, estado y condición aparente, números, cantidades, pesos o volúmenes de las mercaderías, cuando sospeche razonablemente que tales especificaciones no corresponden a las mercaderías recibidas, o cuando no tenga medios normales para verificarlo. En defecto de estas reservas, se presume, salvo pruebas en contrario, que las mercaderías le fueron entregadas conforme a las menciones del documento.
- La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal abarca desde el periodo comprendido desde el momento en que toma las mercaderías bajo su custodia, al recibirlas del expedidor, hasta que la entrega o pone a disposición del consignatario, de conformidad con las leyes o el uso local.
- El Operador de Transporte Multimodal será responsable de las acciones u omisiones de cualquier persona a cuyos servicios se recurra para la

ejecución del contrato o transporte multimodal de mercaderías, como se esas acciones u omisiones fueran propias.

- El expedidor será responsable de los daños y perjuicios sufridos por el Operador de Transporte Multimodal cuando el hecho proviniera de su culpa o negligencia.
- El expedidor garantiza al Operador de Transporte Multimodal la exactitud de los datos suministrados para la elaboración del documento de transporte multimodal de mercaderías y deberá indemnizarlo por los daños y perjuicios que sufriere con motivo de alguna mención inexacta.
- Las acciones que deriven del contrato de transporte multimodal de mercaderías, prescribirán por el transcurso de un (1) año a contar desde la fecha de entrega de las mercaderías, o de la fecha en que debieron ser entregadas, si no hubieran llegado a destino.
- La pérdida o daño o retraso en la entrega de mercaderías, deberá ser hecho dentro de los diez (10) días a partir del momento indicado en el párrafo

anterior. La falta de aviso en el plazo previsto hará inadmisible la acción contra el operador de transporte multimodal, sin perjuicio de los casos en que medie mala fe.

- El Operador de Transporte Multimodal para poder desarrollar su actividad deberá contar con una póliza de seguro que cubra los riesgos del transporte multimodal.
- Serán competentes para entender las acciones judiciales derivadas del contrato de transporte multimodal que se celebre para realizar un transporte en el ámbito nacional y en los contratos de transporte multimodal internacional en los que el lugar de destino previsto esté en jurisdicción paraguaya, los Tribunales de la República.
- En los supuestos no previstos en el presente capítulo, serán de aplicación las normas que regulan el modo de transporte comprometido en el transporte de mercaderías."

BIBLIOGRAFÍA

- Aguinaga, Maria del Carmen. "Concepto: Naturaleza jurídica del Buque y Artefacto Naval". Tr., pres., a las XIas Jornadas Nacionales de Der. De la navegación y del Mar, Corrientes 1993.
- Aguirre Ramírez, Fernando; Fresnedo de Aguirre Cecilia. "El transporte Multimodal en el Derecho Internacional Privado y Comunitario". IAIES, Bs. As., 1997.
- Aguirre Ramírez, Fernando; Fresnedo de Aguirre Cecilia. "El Transporte Multimodal y los Proyectos de Convención Actualmente a Estudio". Edit. Marcos Lerner, Córdoba Argentina, 1990.
- Aja, Espil, Jorge A. "El Derecho del Mar Las nuevas cuestiones del Derecho Internacional Marítimo". Bogota, año 1973.
- Arboleya, Bernardino. "Multimodalismo: Situación en el Mercosur". Bs. As. 1997.
- Baqué, Horacio. "Los Agentes de la Navegación Marítima, en Rev.
 De Transporte y Seguros". Montevideo, N° 5 (8/ 1992).
- Bengolea Zapata, Jorge. "Teoría General de la Navegación". Bs. As., 1987.

- Carubini, Delia Beatriz. "EL Derecho Internacional Público y la Ley del Mar". Ed., Lerner, Córdoba, 1993.
- De la Vega, Rafael. "Responsabilidad del Agente Marítimo por Incumplimiento del Contrato de Transporte". En Rev., JA., T. 48.
- Gonzáles Lebrero, Rodolfo. "Los Transportes Marítimos del siglo XXI. Conf. Pronunciada en la Facultad de Derecho de la U.B.A. (10/1/1985)
- Gonzáles Lebrero, Rodolfo. "Manual de Derecho de la Navegación".
- Illanes Fernández, Javier. "El Derecho del Mar y sus Problemas Actuales". Bs. As. 1974.
- López Saavedra, Domingo M. "Responsabilidad del Transportador por Agua". Edit. La Ley, Bs. As. 1971.
- Mezzera Álvarez, Rodolfo. "Curso de Derecho Marítimo".
 Montevideo, Edic. 1954.
- Montiel, Luis Beltrán. « Curso de Derecho de la Navegación ». Bs. As., 1975.
- Radovich, Jorge M. "Análisis Crítico del Acuerdo sobre Transporte Multimodal Internacional del Mercosur". Revista de Transporte y Seguros, N° 10, Montevideo, 1997.

- Ravina, Arturo O. "La Autonomía del Régimen de Transporte Multimodal". IAIES, Bs. As. 1997.
- Ravina, Arturo O.; Héctor A. Zucchi. "Régimen de Transporte Multimodal". Abeledo-Perrot, Bs. As. 1999.
- Recalde Castells, Andres. "El Conocimiento de Embarque y Otros Documentos de Transporte". Edit. Civitas, S.A., Madrid, 1992.
- Romero Basaldúa, Luis C. "Derecho Maritimo". Edit. Marcos Lerner, Córdoba, Argentina 1996.
- Romero Basaldúa, Luis C. "Responsabilidad del Transportador de Mercaderías por Agua". Edit. Marcos Lerner, Córdoba, 1985.
- Romero Basaldúa, Luis C. "Temas de Derecho de la navegación Marítima y Aérea". Edit. Marcos Lerner, Córdoba, 2001.
- Vidal Sola. "El Conocimiento de Embarque en el Transporte Internacional". Barcelona, 1955.