

**UNIVERSIDAD DE CHILE**  
**FACULTAD DE DERECHO**  
**DEPARTAMENTO DE DERECHO COMERCIAL**

**EL TRANSPORTE MULTIMODAL:  
CONCEPTO, PROBLEMÁTICA Y PROYECCION**

**PARTE I**

**Memoria para optar al Grado de  
Licenciado en Ciencias Jurídicas y  
Sociales**

**AUTORES :** Luis Eduardo Díaz Silva  
: Diego Federico Rioseco Antezana

**PROFESOR GUIA:** FERNANDO PINO VILLEGAS

**SANTIAGO, ABRIL 2001**

# INDICE

	<b>Página</b>
<b>RESUMEN</b> .....	XI
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>1</b>

## CAPITULO I

### EL CONCEPTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL ..... 9

Introducción

<b>1. EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN GENERAL.....</b>	<b>10</b>
1.1.La unitización: Origen del transporte multimodal y su proyección ....	10
1.2. Concepto de transporte multimodal .....	16
1.2.1. Elementos de la definición .....	19
1.2.1.1. Un solo contrato .....	19
1.2.1.2. Sujeto único de transporte .....	19
1.2.1.3. Utilización de dos o más medios de transporte .....	19
1.3. Diferencias con otras formas de transporte .....	23
1.3.1. El transporte unitario .....	23
1.3.2. El transporte con reexpedición .....	24
1.3.3. El transporte acumulativo .....	24

1.3.4. El transporte intermodal segmentado .....	25
1.4. Conceptos aplicables en el transporte multimodal .....	27
<b>2. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL .....</b>	<b>32</b>
2.1. Concepto del contrato de transporte multimodal .....	32
2.2. Naturaleza jurídica del contrato de transporte multimodal .....	34
2.3. Características del contrato de transporte multimodal .....	36
2.3.1. Contrato consensual .....	36
2.3.2. Contrato bilateral .....	37
2.3.3. Contrato oneroso .....	38
2.3.4. Contrato conmutativo .....	39
2.3.5. Contrato principal .....	39
2.3.6. Contrato nominativo .....	40
2.3.7. Contrato de ejecución diferida .....	40
2.3.8. Contrato dirigido .....	41
2.3.9. Objeto indivisible .....	41
2.4. Efectos del contrato de transporte multimodal .....	43
2.4.1. Obligaciones del expedidor, cargador o usuario .....	43
2.4.1.1. Entrega al operador de transporte multimodal de las mercancías u objetos del transporte en el lugar y tiempo convenido .....	43

2.4.1.2. Suministrar al operador todos los antecedentes y documentos que sean necesarios para el cumplimiento del contrato .....	44
2.4.1.3. Pagar el flete .....	47
2.4.2. Obligaciones del operador de transporte multimodal .....	49
2.4.2.1. La entrega de las mercancías en el lugar convenido al expedido o destinatario .....	49
2.4.2.2. Mantenimiento de las condiciones físicas de las mercancías mientras permanezcan al cuidado del operador de transporte multimodal .....	51
2.4.2.3. Expedición de las mercancías hasta el lugar de destino, sin demoras indebidas .....	53
2.5. Las partes del contrato de transporte multimodal .....	55
2.5.1. El cargador .....	55
2.5.2. El consignatario .....	55
2.5.3. El operador de transporte multimodal .....	59
<b>3. EL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL .....</b>	<b>60</b>
3.1. Introducción .....	60
3.2. Definición del operador de transporte multimodal .....	63
3.3. Naturaleza jurídica del operador de transporte multimodal .....	65

3.4. El Registro de operador de transporte multimodal internacional .....	69
3.5. El operador de transporte multimodal y otros agentes de transportes .....	87

## **CAPITULO II**

<b><u>EL TRANSPORTE MULTIMODAL Y SU PROBLEMÁTICA</u></b> .....	<b>89</b>
Introducción .....	89
<b>1. EL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL</b> .....	<b>90</b>
1.1. Concepto del documento de transporte multimodal .....	90
1.2. Funciones del documento de transporte multimodal .....	91
1.3. Relación con el contrato de transporte multimodal .....	93
1.4. Clasificación del documento de transporte multimodal .....	94
1.5. Emisión del documento de transporte multimodal .....	96
1.6. Contenido del documento de transporte multimodal .....	100
1.7. Valor probatorio del documento de transporte multimodal .....	110

<b>2. LA RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL .....</b>	<b>116</b>
2.1. Régimen de responsabilidad del operador de transporte multimodal en el Código de Comercio chileno .....	116
2.2. Normas de responsabilidad aplicables al transporte multimodal según la legislación chilena .....	121
2.2.1. Transporte multimodal con modalidad marítima .....	121
2.2.2. Transporte multimodal sin modalidad marítima .....	122
2.3. La responsabilidad del operador de transporte multimodal en las distintas modalidades de transporte .....	122
2.3.1. Transporte multimodal con fase marítima .....	122
2.3.2. Transporte multimodal con fase aérea .....	131
2.3.2.1. Período de responsabilidad en el derecho aéreo ...	135
2.3.2.2. El retardo en el derecho aéreo .....	136
2.3.2.3. Límite de responsabilidad en el derecho aéreo .....	136
2.3.3. Transporte multimodal con fase terrestre .....	137
2.4. El régimen internacional de responsabilidad del operador de transporte multimodal .....	139
2.5. Los diferentes regímenes de responsabilidad previstos en las Convenciones unimodales internacionales .....	144

2.6. Sistemas uniformes de responsabilidad del operador de transporte multimodal .....	150
2.6.1. Convención de Naciones Unidas de 1980 sobre transporte multimodal internacional de mercancías .....	150
2.6.2. Las reglas UNCTAD/ICC de 1991 aplicables a los documentos de transporte multimodal .....	158
2.6.3. Las condiciones aplicables a los documentos de transporte multimodal FIATA de 1994 .....	166
<b>3. REGULACION INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MULTIMODAL .....</b>	<b>174</b>
3.1. Introducción .....	174
3.2. Síntesis histórica .....	174
3.3. Convención de Naciones Unidas sobre transporte multimodal internacional de mercancías de 1980 .....	181
3.4. Las reglas UNCTAD/ICC de 1991 para documentos de transporte multimodal .....	189
3.5. El Documento de transporte multimodal FIATA de 1994 .....	197
3.6. Normativas regionales de transporte multimodal .....	204
3.6.1. Legislaciones nacionales que regulan el transporte multimodal .....	204

3.6.1.1. Ley 24.921 de la República Federal Argentina de 1998 sobre transporte multimodal de mercancía .....	205
3.6.1.2. Legislación vigente en Chile .....	209
3.6.1.3. Ley de Brasil N°9.611 del año 1998 sobre transporte multimodal de cargas .....	210
3.6.2. Normas supranacionales sobre transporte multimodal en Sudamérica .....	216

### **CAPITULO III**

#### **LAS EXIGENCIAS ACTUALES**

#### **DEL TRANSPORTE MULTIMODAL ..... 220**

Introducción .....	220
--------------------	-----

#### **1. FACTORES NECESARIOS PARA EL DESARROLLO**

#### **DEL TRANSPORTE MULTIMODAL ..... 222**

1.1. Intercambio electrónico de datos .....	222
---	-----

1.2. Infraestructura portuaria y desarrollo de los puertos secos .....	228
--	-----

1.2.1. Transporte en el MERCOSUR .....	232
--	-----

1.2.2. Terminales Interiores de Carga .....	238
---	-----

1.2.3. Puertos y aeropuertos orientados al multimodalismo .....	243
---	-----

1.3. Nociones de reglas comerciales y financieras del transporte multimodal .....	252
1.4. Nociones sobre el tránsito aduanero del transporte multimodal ...	267
1.4.1 Convenios aduaneros y de tránsito .....	268
1.4.2. Alcances y características del tránsito aduanero .....	271
1.4.3. Propuestas para expeditar el tránsito aduanero .....	275
1.4.4. Procedimientos aduaneros de tránsito .....	277
1.4.5. Sistemas de seguridad aduanera .....	279
1.4.6. El documento de tránsito aduanero .....	282
1.5. Organización de operadores de transporte multimodal locales .....	284
1.5.1. Tipos de empresas para un operador de transporte multimodal .....	286
1.5.2. Estructura organizacional de un operador de transporte multimodal .....	291
<b><u>CONCLUSIONES</u></b> .....	293
<b>CUADROS REGÍMENES DE RESPONSABILIDAD</b> .....	308
 <b><u>ANEXOS</u></b>	
1. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Ginebra, 1980 .....	310

2.	Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional entre los Estados parte del MERCOSUR. ....	378
3.	Reglas UNCTAD/ICC, Revisión 1992. ....	411
4.	Decisión 331 sobre Transporte Multimodal de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, 1996. ....	428
5.	Decisión 393 que modifica Decisión 331 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena sobre transporte multimodal .....	459
6.	Resolución 23 de la III Reunión Ordinaria de la Conferencia de Ministros de Transportes de América del Sur ....	469
7.	Normativa aplicable a los documentos de transporte multimodal FIATA de 1992 .....	503
8.	Ley 24.921 de Transporte Multimodal de Mercaderías de la República Argentina de 1998 .....	527
9.	Ley 9.611 sobre el Transporte Multimodal de Cargas de la República Federal del Brasil de 1998 .....	559
10.	Circular N°40 sobre seguro obligatorio de responsabilidad civil del Operador de Transporte Multimodal de la República Federal del Brasil de 1998 .....	577
	<b>SIGLAS Y ABREVIATURAS .....</b>	<b>598</b>
	<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>599</b>

## **RESUMEN**

El éxito de las transacciones comerciales nacionales e internacionales depende, entre muchos otros factores, de la eficiencia de las cadenas de transporte de las mercaderías transadas. En la actualidad el transporte ha tenido que adaptarse a las exigencias de la “nueva economía”, cuya demanda por la integración económica, permiten la creación de la figura jurídica del transporte multimodal de mercancías. El transporte multimodal de mercancías es aquel por el cual se transportan mercancías, por dos o más modos diferentes de transporte, de acuerdo a un sólo contrato.

La presente obra tiene como objetivo presentar e introducir el novedoso concepto del transporte multimodal, diferenciándolo del tradicional transporte unimodal y segmentado; plantear sus actuales dificultades y divergencias, como también proponer los cambios necesarios para la implementación del mismo como nuevo sistema de transporte que aporte al crecimiento económico de los países en vías de desarrollo.

## **INTRODUCCION**

Hace ya cierto tiempo se viene hablando, en los círculos académicos y económicos-financieros de la llamada “Nueva Economía”, con lo cual se pretende reflejar el estado actual de la economía mundial, y por ende también de la economía nacional chilena. El período económico actual, de características muy particulares, está marcado por el concepto de la “Globalización”. Este concepto, de alcance muy amplio, abarca aspectos no tan sólo económicos sino que también a otros, tan disímiles entre sí, como el político, el jurídico, el social y el cultural. La globalización puede ser definida, de una manera muy simple, como aquella política liberal, destinada a producir la integración más amplia posible de los diferentes pueblos en todos los campos imaginarios, tales como la política propiamente tal, el socio-cultural, el jurídico y sobre todo (sin duda el más importante) en el económico, por medio del intercambio de información internacionalmente simplificada a través de los últimos avances tecnológicos de la telecomunicación. Se ha dicho que en estos tiempos se están sentando las piedras fundacionales de la futura “aldea global”.

En éste nuevo escenario mundial, en el cual se debe desarrollar la economía y el comercio, el transporte se transforma en una piedra angular, indispensable para el éxito del proyecto socio-económico-mundial.

La economía y el transporte se hallan estrechamente vinculados entre sí, incluso se puede decir que el transporte “envuelve” a la economía, ya que el proceso de producción está precedido por el transporte en lo relativo al movimiento de materias primas, y le sucede en la distribución de los productos manufacturados o semimanufacturados. La función económica del transporte consiste en trasladar bienes desde los puntos en los cuales su utilidad es relativamente baja hasta aquellos otros en que es relativamente alta: el transporte valoriza así la mercadería, porque según la ley de la oferta y la demanda, el precio de un producto abundante en un lugar aumenta cuando se lo traslada a otro en el cual escasea; el transporte constituye así una parte vital de la corriente de utilidades que comprende el sistema económico en general. El comercio internacional y el nacional requiere, cada vez más, de transportes rápidos y eficientes. La competitividad a que se encuentran sometidos los productores de bienes genera una particular demanda de servicios adecuados que abrevien el tiempo en que la mercadería se encuentra indisponible para el adquirente y, en consecuencia,

se ahorren los costos que representa la inmovilización innecesaria del capital.

Desde el punto de vista político, el transporte facilita la aplicación y el control en de las disposiciones administrativas y dinamiza las comunicaciones, permitiendo una adecuada implementación de los instrumentos de administración pública, con información permanente y desplazamientos de los dirigentes hacia los lugares específicos en los que se requiere de su presencia.

También desempeña el transporte una función social, proporcionando el desarrollo de polos productivos en torno a los puertos, terminales y estaciones, configurándose poblaciones en tales establecimientos. El transporte representa para las zonas más alejadas de los grandes centros urbanos, un nexo vital de información y suministros de bienes y de servicios. Asimismo favorece el transporte el desarrollo de trabajadores especialistas en la materia para atender a los medios, a los puertos, aeropuertos y estaciones y para desempeñarse en los servicios conexos (aduanas, bancos, agentes, servicios de embalaje, etc.).

Le corresponde al transporte asimismo cumplir una función cultural al permitir el conocimiento recíproco entre los diversos grupos sociales, en

forma directa, y en forma indirecta, el conocimiento de las diversas producciones artísticas, facilitando así el intercambio informativo entre los pueblos.

El transporte es esencialmente una actividad bipolar que se desarrolla de una forma equilibrada, en búsqueda de una eficiencia determinada, entre el polo de carga y de descarga. Esta característica se ve potenciada en nuestros tiempos “globalizados” por un transporte tecnológicamente desarrollado y comunicaciones tecnificadas. El transporte es la expresión concreta de la integración regional, toda vez que permite por medio de los sistemas y redes de transporte un desarrollo íntegro de los proyectos y procesos económicos a gran escala y geográficos.

Precisamente, uno de los grandes problemas de Latinoamérica, y de Chile en particular, es su extensión territorial, que requiere de un adecuado sistema de transporte para llevar a la práctica, eficazmente, la integración al gran mercado común y globalizado de bienes y servicios. Entre muchos otros problemas actuales de la región, conviene destacar la orientación unilateral de las vías terrestres hacia las ciudades-puertos en perjuicio de las demás zonas geográficas, el retraso tecnológico y dispar en el transporte aéreo, la diferencia de trocha entre los sistemas ferroviarios de los países

latinoamericanos y por último el retraso infraestructural de los puertos. Pero quizás el inconveniente más importante para el desarrollo es la falta de una concepción de transporte integrado.

Es en éste punto en el cual aparece el concepto del “transporte multimodal”, objeto de nuestro trabajo, como la herramienta capaz de resolver tales problemas. La idea rectora de la integración, respuesta a los problemas anteriormente señalados, está plenamente representada por el concepto del transporte multimodal, tanto en el campo económico como también en el jurídico, técnico y político. Mediante esta novedosa forma de organización de las redes de transporte, el cargador se relacionará con un solo sujeto, el cual se obliga, por un solo contrato, a transportar los efectos, por dos o más medios de transporte, y a entregarlos en destino al consignatario.

¿Pero, en definitiva, cuál es la gran particularidad de esta nueva forma de transporte?. Sin lugar a dudas, lo novedoso del transporte multimodal radica en la regulación de todo el traslado de las mercaderías, por dos o más medios de transporte, bajo un solo contrato; un sólo estatuto jurídico que rige el transporte desde el productor hasta el comprador, consignatario o distribuidor. Lo anterior conlleva aparejadas ventajas

insoslayables, tales como la contratación de un solo seguro para la carga y un solo régimen de responsabilidad en caso de averías, pérdidas o retraso.

Tal ha sido el avance de esta forma de transporte que ha surgido la necesidad de fijar su regulación internacional por medio de una Convención de Naciones Unidas el año 1980.

Es evidente la conveniencia de la estimulación y regulación del transporte multimodal, dada su importancia creciente como sistema de intercambio económico entre bloques comerciales o entre países.

Sin perjuicio de lo expresado con anterioridad, subsiste en el ámbito de los agentes del transporte reticencia frente al tema y un manto de dudas respecto de la real aplicación y eficacia de este sistema de transporte de mercaderías. Esto debido fundamentalmente a tres factores:

- Desconocimiento del tema por partes de los agentes involucrados.
- Falta de modernización de la legislación nacional e internacional, en todos los campos relacionados con el transporte en general.
- Falta de visión sobre las ventajas que tanto en el ámbito sectorial como nacional reportaría el fomento de este sistema de transporte.
- Legislación inadecuada en cuanto a que no está a la altura de las exigencias actuales.

Disipar las preocupaciones, esclarecer las dudas y erradicar la ignorancia respecto a los beneficios del transporte multimodal es la intención de este trabajo de investigación que estamos presentando a continuación. Sin embargo, no debemos faltar a nuestro sentido de responsabilidad y advertir al lector que el tema del transporte multimodal es tan amplio que sobrepasa los límites de este trabajo. Por lo anterior, hemos estructurado nuestra exposición de modo tal que nos centraremos en tres grandes aspectos para el público en general y especializado. En la primera parte presentaremos las nociones básicas del transporte multimodal, con sus definiciones, características y elementos. La segunda parte del trabajo se centrará en los temas más debatidos que rodean la discusión actual del transporte multimodal, y por último expondremos las exigencias necesarias para la implantación y desarrollo de este transporte.

Del debido conocimiento del tema en cuestión y de su pronta asimilación en el ámbito sectorial, dependerá que Chile tome la delantera en el ámbito latinoamericano y se transforme en un gran proveedor de servicios de transporte. Lo anterior se hace indispensable, no tan sólo por la conveniencia para el comercio exterior chileno, cada vez más pujante en virtud de los acuerdos comerciales con otras economías (TLC-México,

APEC, MERCOSUR, etc.), sino también, si nuestro país aspira a convertirse en una especie de corredor o puente entre el Mercado Común del Sur y los países de la cuenca del Pacífico.

En definitiva, la importancia y la trascendencia del transporte multimodal es incuestionable y se proyecta como un elemento indispensable para el desarrollo de nuestra economía nacional. En éste sentido, nuestro trabajo solo pretende entregar un aporte académico-informativo a la comunidad jurídica-económica (y política) nacional para que ésta se instruya acerca de éste novedoso sistema de transporte, el cual nos permitirá ir a la par con las exigencias y los beneficios de la nueva economía de nuestra “aldea global”.

## **CAPITULO I**

### **EL CONCEPTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL**

Aún cuando el transporte multimodal (TM), tal como lo vamos a señalar más adelante, constituye una institución jurídica de caracteres muy innovadores, no es más que el resultado de la evolución de las normas jurídicas relativas al transporte. El transporte multimodal es el reflejo más patente de las exigencias de la modernidad para el sector del transporte, lo cual a su vez hacen indispensable el conocimiento y estudio de las normas que rigen a esta forma de transporte. A continuación expondremos las normas de regulación teórica del concepto de transporte multimodal y sus características, del contrato de transporte multimodal (CTM) y finalmente del operador de transporte multimodal (OTM).

# **1. EL TRANSPORTE MULTIMODAL EN GENERAL**

## **1.1. La unitización: Origen del transporte multimodal y su proyección**

Para determinar el origen del transporte multimodal, necesariamente debemos referirnos al desarrollo de los sistemas unitizados de transporte de carga. El término de “unitización” se refiere a los diversos métodos de reunir cierto número de bultos pequeños, para manipularlos como una unidad de dimensiones normalizada mediante la utilización de equipo mecánico, o de embalar bultos grandes y difíciles de manejar y estibar en unidades de dimensiones normalizadas, que también pueden manipularse por medios mecánicos. A través del desarrollo de éstos, se han logrado los dos objetivos que permiten el despegue del transporte multimodal, los cuales son, por un lado, aminorar los riesgos de daño en la carga, y por el otro, reducir el tiempo requerido para el transporte de ésta.

La unitización de la carga no solamente disminuye el riesgo de que ésta sufra daños al transportarse en un cuerpo compacto, sino que además permite un manejo más fácil de la misma.

Es así como los primeros indicios históricos del transporte multimodal, ligado al concepto de la carga unitizada, se encuentran en el pasado del pueblo hebreo, quienes para transportar armas y suministros en sus carros, usaban cajas montadas sobre armazones de maderas, firmemente amarradas por sogas o tiras de tela.

En la Edad Media los mercaderes italianos y alemanes, históricamente grandes exponentes del comercio, transportaban su carga, en bultos compactos, desde las lejanas tierras de Oriente. Eventualmente, puede considerarse aquello como el inicio práctico del transporte multimodal, ya que al transportar su carga desde aquellas latitudes, en un paquete compacto de volumen mayor, debían hacerlo por tierra y por mar, lo que implicaba utilizar dos medios de transporte. Más aún, si se considera que en ciertos sectores se hacía necesario, por razones geográficas, que el transporte terrestre se desarrollara por medio de carros tirados por caballos u otras bestias, o en lugares más abruptos como los cruces montañosos, a lomo de animal. Sin embargo, esta forma de transporte aún no recibía, jurídicamente, el nombre de transporte multimodal, intermodal o

combinado, lo que no obsta a considerarla como su antecedente directo, a lo menos en su aspecto físico-histórico.

No fue sino hasta la irrupción del contenedor, a mediados de la década del '60 del siglo XX, que se visualizó la conveniencia de establecer y regular jurídicamente al transporte multimodal. Esto porque antes de la aparición del contenedor, una carga internacional se movía del galpón del vendedor al del comprador en tres fases. La primera, del vendedor al puerto de embarque; la segunda, el transporte marítimo; y la tercera del puerto de desembarque al comprador. La borda del buque en el puerto de embarque servía de punto crítico, que determinaba el cumplimiento de la transacción comercial por parte del vendedor. Con la llegada del contenedor, las mercaderías ya no se pueden controlar al pasar la borda del buque, sino tan sólo constatar que fue embarcado un contenedor. Las etapas del transporte siguen iguales, pero los puertos de embarque / desembarque son sustituidos por interfaces en el interior del país del vendedor / comprador, y el transporte marítimo es sustituido por un “transporte principal” efectuado por un porteador quien acepta la responsabilidad de llevar la mercancía de la interfaz de origen hasta el destino acordado por cuenta y riesgo del comprador, del vendedor, o por cuenta y riesgo de otro.

El uso del contenedor ha sido revolucionario respecto a:

- I.) Las operaciones de los modos, ya que implica un incremento de la productividad y ha desarrollado nuevos servicios modales.
- II.) La integración de los modos, ya que la normalización de los equipos ha permitido el desarrollo de interfaces eficientes.
- III.) Los servicios al usuario, ya que ha permitido la aparición de nuevos servicios integrados de transporte y asimismo ha dado un nuevo rol al transitario en la cadena del transporte.

En forma paralela al desarrollo del contenedor, las industrias intensivas en mano de obra, las que pasaban por una situación de crisis a mediados del siglo XX, empezaron a aprovecharse de los avances tecnológicos para globalizar sus procesos de producción: obteniendo la materia prima en un país, fabricando en otro con mano de obra barata, y comercializando en un tercer país. Las industrias productoras necesitaban entonces más y mejores servicios de transporte; concentrándose en lo que conocían: la producción, y dejando en manos de otros la prestación de servicios de apoyo, como el transporte. El objetivo era preservar o mejorar la competitividad en los mercados, y para ello requerían de “socios” en la

distribución, más que prestadores de servicios. Como consecuencia de aquella nueva actitud y forma de producción, surgió una necesidad creciente de prestar los servicios en el tiempo debido, y por ende una demanda por operaciones eficaces de transporte puerta a puerta, basadas en tecnologías modernas como la contenedorización y el intercambio electrónico de datos (EDI).

El propósito básico de la unitización de la carga fue reducir la manipulación de paquetes individuales en el sistema de distribución y, por tanto, reducir costos. La máxima economía de un sistema de unidad de carga se consigue con la máxima penetración o, en otras palabras, cuando las unidades de transporte permanecen enteras en el sistema de distribución tanto tiempo como sea posible. Esto se refleja en la reducción del número de manipulaciones requeridas; ello conlleva, automáticamente a otros beneficios como la reducción de los daños y hurtos de los productos.

Como resultado de estas ventajas, la técnica de unidad de carga y particularmente la técnica del contenedor, que permiten un alto nivel de integración entre los diferentes modos de transporte, se ha extendido, llegando a ser el denominador común del concepto de transporte multimodal. Y aunque el transporte multimodal puede tener lugar tanto

“con” como “sin” la ayuda de los contenedores, el concepto de multimodalismo se encuentra casi identificado con la presencia de la carga contenedorizada.

Entonces debe recordarse que el transporte multimodal es, a la vez:

**I.) Una actividad de servicios que responde a un mercado.**

La demanda de servicios por parte de un cargador y la oferta de aquellos hacia un porteador.

**II.) Una actividad comercial de la economía nacional.**

Los operadores de transporte internacional y los servicios que prestan tienen que enmarcarse dentro de los lineamientos tales como las reglas UNCTAD/ICC de 1991 (de aceptación voluntaria) o dentro de una normativa nacional o internacional imperativa.

**III.) Una actividad internacional.**

Sus alcances afectan a la vez al país de origen y al de destino. Por lo tanto es oportuno que cualquier ordenamiento o ley nacional sea armonizado con los lineamientos, leyes o prácticas de los demás países, adquiriendo en este punto importancia los convenios internacionales o los acuerdos regionales sobre el transporte multimodal.

## **1.2. Concepto de transporte multimodal**

El transporte multimodal ha sido definido en Chile por el artículo 1041 del Código de Comercio (CCOM), como: *“El porteo de mercancías por a lo menos dos modos diferentes de transporte, desde un lugar en que el operador de transporte multimodal toma las mercaderías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega”*.

El Convenio de Naciones Unidas de 1980 (“el Convenio”) sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercaderías en su artículo 1.1 nos entrega otra concepción, más completa, identificando al ídem como: *“El porteo de mercancías por dos modos de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega en un país diferente”*.

Por último, y de manera más sintética, las reglas UNCTAD/ICC de 1991 (“las reglas”), lo definen de la siguiente forma, en la regla 2.1: *“Contrato de transporte multimodal designa un contrato único para el transporte de mercadería realizado por lo menos por medio de dos formas de transporte diferentes”*.

Si bien, la definición del Código de Comercio chileno no es errada, carece, a nuestro juicio, de uno de los elementos que caracterizan esta forma de transporte, cual es unicidad de contrato, siendo en definitiva superada por las definiciones posteriormente presentadas.

Sin perjuicio de ello, a continuación presentaremos una definición propia, más depurada y precisa, que engloba todos los elementos y características del TM, incluyendo al sujeto que realiza la operación:

**“Es el porte de mercancías por diversos modos de transporte (dos a lo menos), desde un lugar o punto de origen hasta un punto de destino, organizado por un operador de transporte multimodal, quien emite un solo documento por el transporte completo, contra el pago de un sólo flete y asume la responsabilidad por la cadena de transporte que organiza”.**

La anterior concepción resalta los objetivos básicos del TM, los cuales son: primero, facilitar el movimiento de mercancías bajo la continua supervisión y responsabilidad de un único operador, y segundo, incrementar la eficiencia global del transporte merced de la óptima combinación de los distintos modos de transporte dentro del proceso de distribución. A diferencia del transporte tradicional, el TM toma en cuenta, en primer lugar, las necesidades de la mercancía, asegurando un proceso integrado de

transporte entre el cargador y el destinatario. Lo importante es que las mercancías lleguen a su destino a tiempo y en buenas condiciones, a tan bajo precio como sea posible, pasando a segundo plano los medios utilizados en su transporte.

### **1.2.1. Elementos de la definición**

De las definiciones, anteriormente transcritas, se pueden extraer los elementos que caracterizan esta forma de transporte, y son:

#### **1.2.1.1. Un solo contrato**

La existencia de un sólo contrato u operación jurídica, en virtud de la cual el sujeto que realiza el transporte, el operador de transporte multimodal se hace responsable de cualquier perjuicio o retraso que sufra la carga durante el viaje hacia el punto de destino.

#### **1.2.1.2. Sujeto único de transporte**

La existencia de un sujeto único encargado del transporte, denominado operador de transporte multimodal. Éste además de ser el único responsable, frente al expedidor, se encarga de organizar y vigilar la operación de transporte multimodal desde la recepción de la mercancía hasta su entrega.

#### **1.2.1.3. Utilización de dos o más medios de transporte**

Este elemento, el más innovador de todos, supera a la concepción tradicional del transporte individual, en que cada uno de los tramos constituye un contrato diferente y sujeto al régimen de responsabilidad respectivo. Por tanto, no se debe considerar que la simple utilización de diferentes vehículos no signifique la existencia de un transporte unitario, ya que la causa del transporte sigue siendo unitaria, *”puesto que no sólo existe una obvia conexión objetiva entre las diferentes prestaciones asumidas por el agente, sino que se puede incluso hablar de una única que debe, es cierto, ser efectuada en formas diferentes, pero de contenido siempre idéntico (transferencia en el espacio)”*, tal como lo señala el jurista Romanelli.

¿Podrá un transporte, acordado originariamente como transporte unimodal, pero que en realidad se realiza por medio de una pluralidad de medios diferentes, generar un TM, por ejemplo, si se acuerda el transporte por vía aérea, pero por razones diversas se realiza parte de él por tierra?.

A nuestro entender, puesto que la pluralidad de medios representa un elemento esencial de existencia del TM, es preciso que desde un comienzo,

desde la celebración del contrato, se contemple expresamente la utilización de diferentes medios de locomoción.

Para esto se hace necesario hacer referencia a la voluntad de las partes y, por tanto, a la interpretación de la intención de los contratantes según los patrones tradicionales de hermenéutica, que debe ser establecida no en abstracto o sobre la base de meros indicios formales, sino en relación con cada caso concreto.

Por tanto, si desde el principio las partes tenían la intención de celebrar un contrato de TM, o si el cargador-expedidor, independientemente del conocimiento de los diferentes trayectos, se ha dirigido al OTM (suscribiendo un contrato de transporte combinado), se debe considerar aplicable el régimen establecido para el transporte multimodal.

Por el contrario, si las partes tenían la intención de celebrar un contrato de transporte unimodal, y sólo accidentalmente el transporte ha requerido el empleo de dos o más medios de transporte diferentes, nos parece que se pueden reconocer tantas relaciones unimodales como trayectos materialmente recorridos por él o sus agentes de transporte. De ahí que, esta hipótesis se puede asimilar al esquema tradicional de transporte sucesivo con pluralidad de agentes. En nuestra opinión se debe seguir este mismo

criterio, en el caso que un transporte, originariamente previsto como multimodal, se realiza de hecho con medios de una misma naturaleza. En tal situación, si de la interpretación de la voluntad de las partes resulta que éstas pretendían realizar un TM, deberá aplicársele el régimen, pactado (reglas UNCTAD/ICC 1991) o previsto en los documentos multimodales (FIATA, *multimodal transport bill of lading*, FBL), establecidos para este tipo de transporte, aunque en concreto el transporte se haya realizado a través de medios de la misma naturaleza.

### **1.3. Diferencias con otras formas de transporte**

El transporte multimodal le otorga al OTM la posibilidad de utilizar los servicios de una pluralidad de portadores efectivos, por lo que resulta de utilidad distinguirlo de otros medios de transporte.

#### **1.3.1. El transporte unitario**

En este caso el porteador se obliga con el expedidor a realizar el transporte en su integridad, mediante un contrato personalísimo. Las relaciones que pudieran surgir entre el porteador y los probables subcontratistas, sin autorización del cargador, le son inopinables a éste. La responsabilidad de los perjuicios que sufra la carga en poder de los subcontratistas radica en el porteador primitivo.

### **1.3.2. El transporte con reexpedición**

En este caso, el porteador, además de efectuar su tramo del transporte, asume la obligación de celebrar otro contrato de transporte para aquella parte del trayecto que él mismo no realiza. Se vislumbran entonces dos facetas jurídicas del porteador, la primera como tal y la segunda como comisionista que contrata por encargo del expedidor el cual le entregó las mercancías. Su responsabilidad se determina según la etapa del transporte en que ocurra el daño, si éste se produce mientras él transporta la mercancía, responde como operador, y si se produce mientras el subcontratista tiene la carga en su poder, responde como comisionista.

### **1.3.3. El transporte acumulativo**

En este caso, si bien se acuerda un sólo contrato, los agentes sucesivos del transporte se encuentran en un plano de igualdad jurídica, el cual los hace solidariamente responsables de la ejecución íntegra del transporte frente al remitente, tal como se plasma en el artículo 1700 del

Código Civil italiano. El problema de esta modalidad radica en las reservas que establecen los diversos porteadores, dificultándose así la determinación del sistema de responsabilidad aplicable a la hipótesis de daños a la mercancía, debido al hecho de ignorarse la etapa exacta en donde se produjo.

#### **1.3.4. El transporte intermodal segmentado**

Mediante esta modalidad, el transporte de mercancías se realiza por diversos modos desde un lugar o puerto de origen, por uno o más puntos de interfaz o trasbordo, hasta un puerto o punto de destino, pudiendo organizarse de las siguientes formas:

- I.) Por un agente que actúa por cuenta del usuario o expedidor, en calidad de comisionista, que no emite documento alguno y que por lo tanto no responde por el resultado del transporte. Se trata de la forma más primaria de organizar una cadena de transporte intermodal que para el usuario implica una secuencia de contratos

de transporte distintos, y por consiguiente, portadores, documentos, fletes y responsabilidades diferentes de acuerdo a los modos y a las relaciones contractuales respectivas.

- II.) Por un agente no operador de modos de transporte (non-vessel-operating common carrier, transitario, o freight forwarder), quien organiza la cadena, emite un documento único, pero que asume frente al cliente una responsabilidad que variará de acuerdo al régimen de responsabilidad aplicable al modo de transporte donde ocurrió el daño.
- III.) Por un operador de transporte unimodal que organiza el transporte completo, emite un documento intermodal, pero se responsabiliza sólo por el segmento por él realizado. Con respecto al resto de los segmentos de transporte, traslada la relación de responsabilidad directamente al ejecutor de cada uno de ellos.

## **1.4. Conceptos aplicables en el transporte multimodal**

Para una mayor comprensión del tema se incluyen a continuación, sin perjuicio de su desarrollo más adelante, las definiciones de términos relacionados al TM de frecuente utilización:

### **I.) Transporte multimodal (TM).**

Es el porte de mercancías por diversos modos de transporte (dos a lo menos), desde un lugar o punto de origen hasta un punto de destino, organizado por un operador de transporte multimodal, quien emite un solo documento por el transporte completo, contra el pago de un sólo flete y asume la responsabilidad por la cadena de transporte que organiza. En su forma internacional, sólo se agrega la existencia de dos países, que coinciden con los puntos de origen o destino.

### **II.) Contrato de transporte multimodal (CTM).**

Acuerdo de voluntades en virtud del cual un OTM se obliga, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal de mercancías.

### **III.) Operador de transporte multimodal (OTM).**

Toda persona, natural o jurídica, quien por sí o por medio de otra a su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los portadores, participando en las operaciones de transporte multimodal y asumiendo la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

### **IV.) Porteador o transportador.**

La persona, natural o jurídica, que efectivamente ejecuta o hace ejecutar el transporte, o parte de éste, en cualquiera de sus etapas, sea o no operador de transporte multimodal.

### **V.) Expedidor.**

Toda persona que por sí o por medio de otra que actúe a su nombre o por su cuenta, celebre un contrato de transporte multimodal con el operador de este transporte, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe a su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las

mercancías al operador de este transporte con relación a un contrato de transporte multimodal.

**VI.) Consignatario.**

La persona autorizada para recibir las mercancías del OTM.

**VII) Destinatario.**

La persona a quien se le envían las mercancías.

**VIII) Documento o conocimiento de transporte multimodal (DTM).**

Es el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el OTM ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas del contrato, siendo éste último:

- a. Negociable.
- b. No Negociable, con expresión del nombre del consignatario.

El DTM puede ser sustituido por medio de mensajes de intercambio electrónico de datos.

**IX) Tomar bajo custodia**

Es el hecho de recibir efectiva y materialmente las mercancías por parte del OTM, y que éste las acepte para su transporte.

**X) Entrega**

Es el hecho por el cual las mercancías se ponen de manera efectiva y material:

- i.) En poder del consignatario.
- ii.) A disposición del consignatario, de conformidad con el contrato de transporte multimodal o las leyes o usos del comercio de que se trate, aplicables en el lugar de entrega.
- iii.) En poder de aquellas autoridades u otras personas a las cuales deben ser entregadas según las leyes o reglamentos aplicables en el lugar de entrega.

**XI.) Por escrito.**

La expresión comprende el telegrama, el télex, el fax y cualquier otro medio que estampe, registre, repita y transmita lo expresado mediante instrumentos o aparatos mecánicos, electrónicos o de cualquier naturaleza, diseñados a tal efecto.

## **XII.) Mercancías.**

Son los bienes de cualquier clase, incluidos los animales vivos y los contenedores, paletas u otros elementos de transporte o embalaje análogos que no hayan sido suministrados por el OTM, independientes de que tales bienes hayan de ser transportados sobre o bajo cubierta.

## **2. EL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL**

### **2.1. Concepto del contrato de transporte multimodal**

A lo largo de éste capítulo, en relación con el análisis del contrato de transporte multimodal, haremos una exposición comparativa entre los diversos textos nacionales e internacionales actualmente vigentes en el área mercantil.

El N°3 del artículo 1041 del Código de Comercio chileno y el artículo 1.3. del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal definen al contrato de transporte multimodal como aquel: *“en virtud del cual un OTM se obliga, contra el pago de un flete a ejecutar o hacer ejecutar un transporte multimodal de mercancías”*. La única diferencia está en que el Convenio después de *“transporte multimodal”* agrega la palabra *“internacional”* lo que es obvio si se considera la naturaleza de ésta institución jurídica.

Esta definición ha sido objeto de frecuentes críticas, principalmente porque no incluye algunas de las características esenciales del TM como por ejemplo, no alude a la responsabilidad única del OTM por los perjuicios por daños en la mercancía o el retraso en la entrega de ésta, ni se refiere al documento de transporte multimodal en cuanto a su carácter de documento único para toda la operación de TM. Ambas definiciones señalan la facultad del OTM de subcontratar con operadores unimodales a objeto de cumplir las obligaciones contraídas en el contrato, por lo que estamos frente a otro elemento de la naturaleza del contrato, derivado de la expresión: “...ejecutar o hacer ejecutar...”.

## **2.2. Naturaleza jurídica del contrato de transporte multimodal**

A este respecto cabe mencionar dos teorías, ambas expuestas con motivo de la Conferencia de Naciones Unidas para la elaboración del Convenio de Transporte Multimodal de 1980:

- **Teoría Noruega.**

El CTM es un contrato de transporte nuevo y distinto, en el cual suelen haber dos contratos. El primero de ellos es el celebrado entre el expedidor y el OTM, en cuya virtud éste último se obliga a transportar o hacer transportar la carga por dos o más medios de transporte.

El OTM normalmente efectuará uno de los transportes unimodales, o ninguno de ellos, pero en ambos casos deberá suscribir tantos contratos unimodales como operadores que efectivamente harán el transporte por uno de los medios requeridos.

Para esta teoría, los mencionados convenios unimodales sólo se aplican a los tramos efectuados por el transportista unimodal, quedando el contrato de transporte multimodal fuera de su ámbito de aplicación. Si el OTM efectúa el transporte por sus propios medios, la

responsabilidad de éste seguirá regulado por el Convenio u otro cuerpo regulatorio del TM, independiente de la responsabilidad que pueda caberle en virtud de la convención unimodal aplicable al tramo respectivo.

Esta teoría cree haber evitado el conflicto de ley, respecto de la responsabilidad, mediante la separación entre el CTM, contrato nuevo y especial, y los contratos unimodales que el OTM suscribe para efectuar el transporte.

- **Teoría Inglesa.**

En este caso la distinción entre OTM contractual y efectivo no tiene ningún efecto práctico debido a que si el OTM actúa en su doble calidad siempre tendrá derecho a limitar y eximirse de responsabilidad respecto del cargador, conforme a la convención o ley unimodal aplicable. Se trata entonces de un tipo simple de contrato, no es uno nuevo o diverso, ya que en todo caso se les aplica las reglas unimodales que regulan la fase en donde ocurrió el hecho generador de responsabilidad.

## **2.3. Características del contrato de transporte multimodal**

### **2.3.1. Contrato consensual**

Esta característica se debe a que el CTM se perfecciona por el sólo consentimiento de las partes contratantes. La exigencia de un documento de transporte multimodal, no transforma al CTM en solemne sino tan solo se refiere a una solemnidad por vía de prueba, con el objeto de tener preconstituída la prueba respecto de la existencia de un contrato de transporte multimodal y de la circunstancia que el OTM tiene las mercancías bajo su custodia. Resulta claro entonces que la falta de escrituración del contrato, no permite acreditar su existencia, más no significa que esta omisión vicie de inexistencia o nulidad al mismo, ya que la escrituración no es sino un mero requisito de solemnidad.

El CTM tampoco puede catalogarse como contrato real, ya que para el perfeccionamiento del mismo no se exige la entrega de la cosa sobre la cual versa. La entrega es más bien una obligación derivada del contrato mismo.

Formado el acuerdo de voluntades y suscrito el DTM, el incumplimiento de la obligación de entregar la mercancía y pago del flete, faculta al OTM

para demandar el cumplimiento forzado del contrato o su resolución, acompañado de la indemnización de perjuicios que proceda.

### **2.3.2. Contrato bilateral**

La bilateralidad del CTM se debe a que las partes contratantes se obligan mutuamente. La importancia de que sea bilateral el CTM es la misma que reside en los contratos civiles bilaterales, pero vale la pena recordar dichos aspectos:

- I.) Otorga la *exceptio non adimpleti contractus* o excepción del contrato no cumplido, conforme al fundamento contenido en el artículo 1552 del Código Civil.
- II.) El contratante diligente puede solicitar la resolución del contrato por su inexecución sobre la base de la condición resolutoria tácita del artículo 1489 del Código Civil.
- III.) La teoría de los riesgos se presenta sólo en los contratos bilaterales. Como nos señala el artículo 1550 del Código Civil, el riesgo del cuerpo cierto que se debe es siempre de cargo del

acreedor (en este caso el OTM). Por consiguiente la destrucción de la mercancía por caso fortuito es una causal de exención de responsabilidad del OTM, que a su vez libera al expedidor de la obligación de pagar el flete, salvo que la pérdida constituya avería común o sea consecuencia de ella como señala el artículo 29 del Convenio sobre transporte multimodal internacional de mercaderías.

### **2.3.3. Contrato oneroso**

La onerosidad del CTM se debe a que tiene por objeto la utilidad de ambas partes contratantes, gravándose cada uno en beneficio de la otra. El expedidor cumplirá su obligación de pagar el flete y el resto de sus obligaciones, y a su vez el OTM, deberá transportar o hacer transportar las mercancías hasta el lugar de destino y cumplir el resto de sus obligaciones.

Debe señalarse que la estipulación del flete es un elemento esencial del contrato. No pactarse el porte o flete implicará que el contrato no producirá efectos como un CTM. Es importante tener presente que en el derecho

comercial los contratos siempre son onerosos ya que de lo contrario no serían actos de comercio, sino actos civiles regidos por el Código Civil.

#### **2.3.4. Contrato conmutativo**

La conmutatividad del CTM tiene su fundamento en la obligación del OTM, en orden a transportar o hacer transportar la carga al lugar de destino, se mira como equivalente a la del expedidor que consiste en el pago del flete.

#### **2.3.5. Contrato principal**

El CTM subsiste por sí mismo, sin necesidad de otra convención. Ahora bien, no hay que confundir la accesoriedad de este contrato con la calidad de auxiliar que tiene el contrato de transporte en general, incluido el CTM.

La auxiliariedad del CTM consiste, en la mayoría de las situaciones, en que éste se ejecute en cumplimiento de un contrato de compraventa. En el campo internacional será el OTM el corolario de una operación de comercio exterior de mercancías, de exportación o importación, comprendiendo:

- I.) Un contrato entre comprador y vendedor.
- II.) Apertura de carta de crédito, por la cual el importador paga la mercadería al exportador.
- III.) El transporte propiamente tal y pago del acreditivo, contra entrega del documento de embarque en el lugar de destino.

### **2.3.6. Contrato nominado**

Se encuentra establecido y regulado por diversos cuerpos normativos internacionales, y nacionales, como el Código de Comercio chileno.

### **2.3.7. Contrato de ejecución diferida**

Es de la esencia del transporte la existencia de un plazo expreso o tácito, impuesto por las partes o por la naturaleza del contrato mismo, para la prestación del operador. Si en el TM no se señala plazo por las partes, la entrega de las mercancías se hará dentro de un plazo razonable que le sea exigible a un operador diligente.

### **2.3.8. Es un contrato dirigido**

El Legislador se ha encargado de regular este contrato debido a que el OTM se organiza como empresa, a menudo con carácter internacional. Esta última característica evidentemente desequilibra la relación contractual, en donde el contratante más débil suele ser el expedidor o usuario, por lo tanto, la regulación del TM va en beneficio de ésta parte contratante. Sin embargo, la regulación, obviamente, nunca debe ser asfixiante como para inhibir la existencia de un OTM.

Como la esencia de los contratos dirigidos es que las normas reguladoras se impongan a la voluntad de las partes el párrafo II del artículo 28 del Convenio de Transporte Multimodal señala que: *“Toda estipulación del CTM o del DTM será nula y sin efecto en la medida que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio”*.

### **2.3.9. Su objeto es indivisible**

La obligación de efectuar el TM es indivisible absolutamente, ya que el OTM se obliga a efectuar íntegramente el transporte de la mercancía de

un punto a otro. Ello implica necesariamente para el OTM que deberá completar el trayecto por el cual se obligó. De no ser así, esto es, trasladando las mercancías a otro punto diverso del estipulado, el OTM no podrá exigir el pago del flete. Fluye esto, como normal consecuencia, de la auxiliaridad del TM al contrato de compraventa.

## **2.4. Efectos del contrato de transporte multimodal**

Como es sabido, este aspecto se refiere al conjunto de derechos y obligaciones que surgen para cada parte de la celebración de un contrato. Los derechos de cada parte serán las obligaciones que se podrán exigir a su contraparte.

### **2.4.1. Obligaciones del expedidor, cargador o usuario**

#### **2.4.1.1. Entrega al OTM de las mercancías u objetos del transporte en el lugar y tiempo convenido.**

Esta obligación se exige en el párrafo 5° del inciso primero del artículo 1041 del Código de Comercio chileno, como también en el párrafo 5° del artículo 1 del Convenio, al definir al expedidor como: “... *toda persona que,... entrega efectivamente las mercancías al OTM en relación con el contrato de transporte multimodal*”.

Más específico es el “*Acuerdo Regional sobre Transporte Multimodal Internacional de América del Sur*” (el Acuerdo Regional),

conocido también como la “*Resolución 23*”. En su artículo 1 del Capítulo 1 sobre “*definiciones y ámbito de aplicación*” se recoge para tal efecto, lo dispuesto en el artículo 983 del Código de Comercio chileno.

Hace prueba de esta entrega el DTM, según lo señala el artículo 1.4 del Convenio sobre Transporte Multimodal y el artículo 4 inciso 1° del Capítulo 2 del Acuerdo Regional antes señalado.

El incumplimiento de esta obligación faculta al OTM para exigir el pago del flete.

#### **2.4.1.2. Suministrar al operador todos los antecedentes y documentos que sean necesarios para el cumplimiento del contrato**

El párrafo 1° del artículo 12 del Convenio de Transporte Multimodal señala que el expedidor le garantiza al OTM, en el momento de tomar las mercancías bajo su custodia la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, cantidad y, si procede, su carácter peligroso. El expedidor debe proporcionar tal información para que ella se incluya en el DTM. Igual referencia encontramos en el artículo 19 del Acuerdo Regional sobre TM, en el

artículo 5.I de las condiciones FIATA (*multimodal transport bill of lading*) y la regla 8.I de las reglas UNCTAD/ICC.

A continuación el párrafo 2º del ya mencionado artículo 12 del Convenio establece la responsabilidad del expedidor, respecto del OTM, por los perjuicios provocados debidos a la inexactitud o insuficiencia de los datos antes señalados, derivándose así la indemnización correspondiente. Igual situación establece el artículo 20 del Acuerdo Regional.

En el mismo párrafo 2º anterior se señalan dos aspectos de importancia para el OTM:

- I.) Que el expedidor continuará siendo responsable por los perjuicios señalados precedentemente, aún cuando haya transferido el DTM. Del mismo modo lo señala el artículo 21 del Acuerdo Regional.
- II.) Que éste derecho a indemnización del OTM en modo alguno exonera de responsabilidad al expedidor respecto de terceras personas diversas al OTM. De la misma forma lo señala el artículo 22 del Acuerdo Regional.

Como se observa, las disposiciones antes descritas son absolutamente armónicas. Aún cuando el OTM tenga derecho a ser indemnizado por inexactitudes o insuficiencias de los datos referentes a la mercancía, y el hecho que este derecho persista a pesar de la transferencia del DTM a un tercero, ello no lo exonera del cumplimiento del contrato y de responder por los perjuicios provocados en su ejecución frente al tercero titular del documento, y en general respecto de cualquier tercero que pueda resultar afectado por lo señalado con anterioridad.

En relación con esta misma obligación, los artículos 23 del Convenio y 4 del documento de transporte multimodal FIATA establecen una regulación especial respecto de las mercancías peligrosas, refiriéndose a la rotulación de las mismas, y al deber de informar al OTM de su carácter dañino. La falta de este aviso faculta al operador para exigir la indemnización de perjuicios ocasionados, además de generar una sanción que el OTM de mano propia puede aplicar. Tal sanción significa, para disminuir la peligrosidad, la descarga o la destrucción de tales mercaderías sin responsabilidad posterior para el operador, salvo que haya recibido las mercancías a sabiendas de su carácter peligroso. Se faculta al OTM para ejercer estas facultades coercitivas, incluso si la convención no es aplicable,

siempre y cuando las mercancías constituyan peligro real para las personas o los bienes.

#### **2.4.1.3. Pagar el flete**

Esta obligación consiste en el pago del precio convenido por el servicio prestado por el OTM, esto es, el transporte de las mercancías. Ello permite identificar al CTM dentro de las categorías contractuales señaladas en la sección **2.3.3.** del presente capítulo.

Ahora bien, esta obligación no siempre será de cargo del expedidor, ya que podrá estipularse que el pago del porte o flete le corresponda al consignatario.

En cuanto al tiempo y lugar de cumplimiento de dicha obligación, también debe consultarse la voluntad de las partes expresada en el CTM. En el caso que nada se indique deberá aplicarse la norma común del pago una vez retirada la mercancía en el punto de destino. Es posible la inclusión de la cláusula de “porte pagadero a todo evento”. Para tal eventualidad la pérdida de la mercancía deberá producirse una vez que la carga se encuentre a bordo y se haya iniciado el viaje.

Llama la atención que ni el Convenio, ni el Acuerdo Regional, y tampoco el Código de Comercio chileno regulan de manera precisa el pago del porte. La única referencia existe respecto de la definición del CTM que se hace en el artículo 1.3 del Convenio y 1041 del Código. Esta situación debiera ser subsanada por el legislador, por cuanto el pago constituye la prestación equivalente al servicio efectuado por el OTM, además de incluir normas relativas al tiempo y forma de pago, exigibilidad del mismo y establecer algún privilegio para el cobro del crédito por este concepto en beneficio del OTM.

Sin perjuicio de lo anterior, tal reglamentación omitida podría basarse en la regulación supletoria que el Código Civil chileno establece para éste caso en el N°2 del artículo 2474: el privilegio de segunda clase a favor del “*acarreador o empresario de transportes*” sobre los efectos acarreados. Resulta innegable la ventaja de la existencia de una regulación especial respecto de la obligación en comento.

## **2.4.2. Obligaciones del operador de transporte multimodal**

### **2.4.2.1. La entrega de las mercancías en el lugar convenido al expedidor o destinatario**

Esta obligación se establece en los artículos 1.3 y 1041, del Convenio y Código de Comercio respectivamente, al definirse el concepto de CTM. Esto también aparece en el artículo 1 y 8 del Acuerdo Regional, en donde se regulan los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas.

Los artículos citados definen el CTM como *“aquel en virtud del cual un OTM se obliga, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar un transporte multimodal”*, relacionándolo con sus párrafos primeros que definen al TM como *“ el porteo de mercancías..., desde un lugar en que el OTM toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega ”*. Así se colige que la obligación de hacer entrega de la mercancía en el lugar de destino es de la esencia tanto del CTM como también del DTM. De dicho tenor se entienden las definiciones de DTM contenidas en el Código de Comercio chileno en su Art. 1041, en el Convenio y su Art. 1.4, y en el Acuerdo Regional en su Art.1, las cuales

señalan, en particular respecto de las mercancías, que el OTM “... *se ha comprometido a entregarlos en conformidad con las cláusulas de ese contrato...*”.

El lugar de destino es un elemento crucial, pues permite fijar el período de responsabilidad del OTM que comprende el lapso que media entre la toma de las mercancías bajo su custodia y la entrega de ellas.

La entrega misma se encuentra definida en el artículo 14 del Convenio y en el artículo 1 del Acuerdo Regional, concordando casi totalmente con la definición que de ese concepto contiene el inciso 1° del artículo 983 del Código de Comercio chileno. El concepto de entrega se encuentra desarrollado en el número **X.)** de la sección **1.4.** del presente capítulo de éste trabajo, por lo que se omite aquí su transcripción.

**2.4.2.2. Mantenimiento de las condiciones físicas de las mercancías mientras permanezcan al cuidado del operador de transporte multimodal**

El CTM es un contrato oneroso, por lo cual el OTM, conforme a lo dispuesto en el inciso 1º del artículo 1547 del Código Civil chileno, debe responder hasta de la culpa leve, salvo estipulación en contrario.

Aún cuando esta culpa, de la cual responde el OTM, no se encuentra establecida en forma expresa en ninguno de los cuerpos normativos en estudio, se puede deducir de diversas normas, como por ejemplo del artículo 16.1 del Convenio y del artículo 9 del Acuerdo Regional, como también del artículo 984 del Código de Comercio chileno. Todos ellos señalan, en relación con el fundamento de la responsabilidad del OTM, que en caso de pérdida, o el daño de las mercancías o retraso en su entrega, el OTM podrá probar que adoptó “... *las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias...*”. El adjetivo “*razonablemente*” nos señala que el grado de diligencia que debe observar el OTM es el razonable, que se asimila al concepto de culpa leve

comúnmente aceptada, entendiéndose por tal el cuidado medio de un hombre común en sus propios negocios.

En el mismo sentido, el artículo 16.2 del Convenio, el artículo 23 del Acuerdo Regional y el artículo 985 del Código de Comercio chileno, al referirse al retraso en la entrega señalan que éste deberá ser “... *dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un operador de transporte multimodal diligente.*”.

Si comparamos lo expresado en los párrafos anteriores con lo dispuesto por el inciso 2º del artículo 44 del Código Civil chileno que nos dice: “*Esta especie de culpa (en referencia a la culpa leve) se opone a la diligencia o cuidado ordinario o mediano*”, necesariamente concluimos que el OTM diligente es aquel que emplea el cuidado mediano u ordinario en sus negocios; el de un buen padre de familia o el del hombre medio en sus negocios. De ahí que el OTM respondiere de la culpa leve en la ejecución del contrato.

Si se trata de transportar mercancías peligrosas, el grado de culpa se eleva para el OTM hasta la culpa levísima, siempre y cuando se le haya informado de las características peligrosas de las mercancías y de los cuidados que debe observar. Lógicamente dichas precauciones o cuidados

deben tomarse o ejecutarse con *“aquella esmerada diligencia que un hombre juicioso emplea en la administración de sus asuntos importantes”*, conforme al inciso 5° del artículo 44 del Código Civil chileno.

Finalmente debe destacarse que el artículo 16.3 del Convenio y el artículo 24 del Acuerdo Regional disponen que si la mercancía no es entregada dentro de los noventa días consecutivos (días calendario, señala el Acuerdo Regional), siguientes a la fecha en que debió producirse la entrega conforme al artículo 16.2 o el artículo 23, respectivamente, se presumirá la pérdida de las mercancías. Por ende se producirá un incumplimiento de la obligación en estudio, si se produce un retraso excesivo en la entrega de la mercadería.

#### **2.4.2.3. Expedición de las mercancías hasta el lugar de destino, sin demoras indebidas**

En estrecha relación con la obligación descrita precedentemente está la de conducir y entregar por parte del OTM las mercancías al lugar y en el plazo estipulado. La estipulación expresa del plazo de entrega implica predeterminar una regla para identificar la mora en el incumplimiento del

OTM. La problemática se produce, frente al caso en que no exista acuerdo en dicho plazo que se dejará el cumplimiento a la buena fe del OTM.

El artículo 16.2 del Convenio y el artículo 23 del Acuerdo Regional, señalan en el mismo tenor del artículo 985 del Código de Comercio chileno que “ *hay retardo en la entrega, cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o a falta de tal acuerdo, dentro del plazo, que atendidas las circunstancias del caso sería razonable exigir de un OTM diligente*”.

Examinada esta disposición a la luz de la obligación antes estudiada, ella nos indica que, debiendo responder el OTM de la culpa leve por el cuidado de la carga, éste también se encuentra obligado por el contrato a evitar toda interferencia o inconveniente que impida un transporte expedito de las mercancías hasta el punto de destino, evitando así toda demora que no sea imputable a fuerza mayor.

La redacción de las disposiciones antes señaladas pueden generar dificultades en el íter contractual, debiendo ser un juez el encargado de hacer la calificación correspondiente de un plazo razonable, conforme a lo que se entienda por ”plazo normal” para la realización del transporte de que se trate y las circunstancias que lo rodean.

## **2.5. Las partes del contrato de transporte multimodal**

### **2.5.1. El cargador**

La persona denominada “cargador” es aquella, natural o jurídica, que por cuenta propia o ajena le encarga la conducción de la mercancía al porteador. La trascendencia de ésta parte del contrato de transporte multimodal es de segundo orden para éste trabajo, aún cuando no es indispensable, por lo cual le daremos un trato menor, limitándonos a lo expresado con anterioridad en la sección **2.4.1.** de éste trabajo.

### **2.5.2. El consignatario**

Por consignatario, conforme a lo dispuesto en los artículos 1.6 del Convenio, artículo 1 del Acuerdo Regional, y en especial de acuerdo con el artículo 1041 del Código de Comercio chileno, se entiende: “... *la persona*

*autorizada para recibir las mercancías...*”. Al respecto cabe señalar que puede ser tal, el propio expedidor o un tercero ajeno al CTM.

El Convenio se refiere al consignatario también en las disposiciones referentes a los datos que debe contener el DTM, esto es, en la letra e) del artículo 8.1. señalando como requisito “... *el nombre del consignatario...*”. El artículo 7.1 del mismo cuerpo legal exige que al emitirse el DTM en forma no negociable es indispensable que se mencione al consignatario. Cabe destacar que la necesidad de nombrar al consignatario transforma al CTM en una estipulación en favor de otro, lo cual hace excepción al efecto relativo de los contratos conforme a la postura sostenida por A. Alessandri.

Sin embargo conviene analizar la siguiente hipótesis: ¿Podría el expedidor alterar el CTM a través del nombramiento de un nuevo consignatario?. Debido a que se ha calificado al CTM como una estipulación en favor de otro, conviene revisar la regulación civil a éste respecto. El Código Civil chileno en su artículo 1449 dispone que, en relación con el consignatario: “*mientras no intervenga su aceptación expresa o tácita, es revocable el contrato...*”. A contrario sensu se puede sostener entonces que mientras no exista la aceptación del consignatario podrá existir cambio en su persona.

Para dar una respuesta aún más acertada, conviene analizar lo dispuesto por los artículos 6 y 7 del Convenio y el artículo 8 del Acuerdo Regional:

**I.) Si el DTM no es negociable.**

En éste caso el nombre del consignatario se mencionará al momento de emitirse dicho documento, pudiendo el expedidor sin embargo nombrar a un nuevo consignatario en cualquier momento, dejando así sin valor la mención contenida en el DTM, siempre y cuando dicho cambio del expedidor conste por escrito. (artículo 7 del Convenio).

**II.) Si el DTM es negociable.**

Se debe distinguir la forma en que éste fue extendido:

- i.) Si el DTM fue extendido “a la orden”, el consignatario podrá ser cambiado solamente mediante el endoso realizado por éste mismo. (artículo 6.1 letra b) del Convenio y artículo 8 letra b) del Acuerdo Regional).

- ii.) Si el DTM se extiende “al portador”, este documento será transferible por la mera entrega del mismo, es decir, el consignatario será quien posea el DTM. (artículo 6.1 letra c) del Convenio y artículo 8 letra a) del Acuerdo Regional).

El artículo 6.3 del Convenio presenta el caso de un DTM (negociable) emitido en juego de varios originales, y dispone que el OTM cumple con la obligación de entregar la mercancía si él o la persona que actúe por cuenta de éste entrega de buena fe las mercancías contra devolución de uno de dichos originales.

Entonces, de acuerdo a lo antes expuesto, resulta forzoso concluir que el TM tiene normas especiales que prevalecen por sobre la regulación de la estipulación en favor de otro que contiene el Código Civil chileno, y por tanto, una vez aceptando su nombramiento el consignatario, éste puede ser revocado de conformidad a las normas antes señaladas expresa o tácitamente.

Cabe mencionar, en relación con el pago del porte o flete, el caso de la estipulación de “porte por pagar” celebrada entre el operador y el

expedidor, en donde éste último se compromete a que un tercero (el consignatario), de quien no es legítimo representante, cumpla una determinada obligación. Se realiza una promesa por otro, y de conformidad a lo señalado en el artículo 1450 del Código Civil chileno, tal estipulación será inoponible al tercero, mientras no lo ratifique. El OTM, en este caso, sólo podrá accionar para resarcir los perjuicios en contra de quien hizo la promesa, el expedidor.

Como conclusión, podremos indicar que todas las eventuales obligaciones y derechos del consignatario no lo hacen parte del CTM, sólo podría considerársele como un tercero extraño al contrato, aún cuando en virtud de la estipulación en favor de otro se encontrará en posición de exigir al OTM el cumplimiento de la obligación de entrega.

### **2.5.3. El operador de transporte multimodal**

La figura del operador de transporte multimodal es pieza clave en el estudio de ésta forma de transporte y merece por tanto un estudio más detallado lo cual desarrollaremos a continuación en el siguiente punto.

## **3. EL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL**

### **3.1. Introducción**

Para una adecuada identificación de la figura del OTM y su naturaleza jurídica, se hace necesario, a falta de una integral, uniforme y vigente normativa nacional e internacional, referirse tanto a la praxis comercial como a las definiciones y regulaciones que se establecen en algunos instrumentos internacionales.

Se señaló en la sección 1.1. de éste capítulo que el TM surge como una respuesta a las necesidades del cargador-vendedor; sobresaliendo la figura de un operador de transporte quien, al manejar la operación íntegramente, ha adquirido una doble faz: la de expedidor y de agente.

Dada la importancia y la magnitud de dichas operaciones, han sido las grandes empresas de transporte marítimo las que, para satisfacer las necesidades existentes, se han hecho cargo del TM, ejecutando uno o más de dichos modos de transporte, asumiendo en definitiva la responsabilidad

por completo. Por otro lado, han sido los agentes de carga o freight forwarders y las agencias navieras quienes se han hecho cargo de todas las operaciones anexas y necesarias para el transporte de las mercaderías puerta a puerta, adaptando sus propios documentos de transporte a las exigencias del transporte multimodal.

Se ha difundido una nueva forma de contratar el transporte y como consecuencia ha surgido una nueva figura de operador de transporte quien, sea que realice el total o una parte del trayecto por sí y confíe el resto a otros agentes o que no realice ninguna parte del transporte, asume en todo caso y por completo la responsabilidad ante el cargador.

El amplio poder de decisión y manejo de que goza el OTM caracteriza a su actividad: es el responsable de programar el uso de los distintos modos y de contratar a los operadores efectivos en dichos modos para lograr la entrega de la mercancía en el lugar y plazo acordado. El OTM elegirá libremente las vías, los medios y las formas de transporte a utilizar, determinará los itinerarios y dispositivos técnicos a adoptar y por cierto, contratará con los eventuales agentes (subagentes), a los cuales recurrirá para asegurar la ejecución del contrato.

Así, el OTM se encarga de organizar, contractualmente, el traslado de la mercadería desde el punto de origen al de destino bajo su responsabilidad (única) en la ejecución del transporte. Esta se concreta a través de diversas etapas como el almacenamiento en origen, transporte hasta el punto de salida, embarque, transporte marítimo hasta el puerto de entrada, desembarque, almacenamiento en puerto, transporte y almacenamiento en destino.

Por último, y en relación con el párrafo anterior, el OTM se hace cargo de una serie de actividades de tal importancia que no pueden recibir el apelativo de accesorias, pues requieren de gran especialización y adecuado conocimiento técnico, entre las cuales se encuentran, por ejemplo, carga, descarga y transbordo de mercancías con equipos especiales; aseguramiento de las mismas; despacho aduanero de exportación e importación, trámites administrativos y fiscales que van acompañadas de una compleja coordinación de todos los sujetos que cooperan en la realización del transporte (expedidores, agentes, bancos, bodegas, etc.).

### **3.2. Definición del operador de transporte multimodal**

La figura en estudio ha encontrado su consagración en los textos internacionales, no sin antes soportar arduas discusiones con el objeto de consensuar su definición y características. El Convenio, el Acuerdo Regional y las reglas UNCTAD/ICC de 1991 tratan esta materia. Tanto el Convenio como el Acuerdo Regional definen al OTM en su artículo 1.2 y 1, respectivamente, como: *“aquella persona que por sí o por medio de otra que actúa a su nombre celebra un contrato de transporte multimodal y que actúa como principal no como agente o por cuenta del expedidor o de los portadores que participan en la operación de transporte multimodal, asumiendo la responsabilidad del cumplimiento del contrato”*. Sin ser exhaustiva la definición deja en evidencia las dos bases del TM: la celebración de un CTM y la asunción total de responsabilidad por parte del OTM para el cumplimiento del contrato. La definición recogida en las reglas UNCTAD/ICC es más concisa, definiendo la regla 2.2 al operador de transporte multimodal como *“cualquier persona que realiza un transporte multimodal y asume la responsabilidad de su ejecución en calidad de agente”*. Esto último es lo que parece más criticable de la definición, ya que

como se pasa a explicar más adelante, existe una gran diferencia entre la actuación como principal y como agente.

En resumen, respecto del OTM, se trata de toda persona natural o jurídica que se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el TM de mercancías, ofreciendo al usuario:

- I.) La entrega de las mercancías en el lugar convenido con el usuario o al destinatario.
- II.) El mantenimiento de las condiciones físicas de la mercadería, mientras permanezcan bajo su cuidado.
- III.) La expedición hasta el lugar de destino sin demoras injustificadas.

### **3.3. Naturaleza jurídica del operador de transporte multimodal**

Siendo el OTM un operador que celebra un contrato de transporte multimodal y que asume íntegramente la responsabilidad por el cumplimiento contractual, es conveniente dilucidar su naturaleza jurídica, en orden a establecer si es posible asimilarlo a alguno de los otros actores que intervienen en el transporte o se trata de una figura sui generis.

Se ha expresado que los freight forwarders tuvieron desde sus comienzos, las más amplias funciones. La mayoría de los exportadores usan los servicios de estos sujetos como departamentos de exportación. Son ellos los que hacen todos los arreglos para que la mercancía llegue a su destino. Realiza las gestiones propias de los diversos contratos de transporte, prepara los documentos de embarque, incluso los llamados servicios adicionales como contratar el seguro de la carga, estipular el transporte local previo, etc., como también ocasionalmente almacena embarques parciales. La expresión castellana de este sujeto es la de “transitario”.

Se les ha definido 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 el transporte de mercadería por cualquier medio, y los demás servicios complementarios, haciendo de esta actividad su profesión habitual.

De acuerdo con este concepto, la diferencia con el OTM esta dada por la naturaleza jurídica. El transitario es un mandatario del cargador o expedidor. El OTM, en cambio, es el sujeto obligado a la ejecución de un contrato de transporte multimodal; obligación que asume por cuenta y riesgo propio. En las discusiones previas a la sanción de la U.S. Shipping Act de 1984, se eliminó una norma que tenía por objeto prohibir que la Conferencia de Fletes (cartel de empresas de transporte que atienden un determinado tráfico o línea), bonificara al transitario con una comisión relacionada con un determinado porcentaje del flete. Consecuentemente se puede advertir que el transitario cobrará de dos partes: del exportador o cargador que lo contrata el flete propiamente tal; y del transportista una comisión por flete. Tal situación no es propia del OTM, ya que su fin último es abaratar los costos de transporte.

El *common carrier*, que puede traducirse como transportista común, es la persona que ofrece comercialmente sus servicios en forma pública para proveer el transporte de carga o de pasajeros. La U.S. Shipping Act de

1984, añade que éste personaje asume la responsabilidad por dicho transporte desde el puerto o lugar de entrega de la carga hasta el lugar de destino y utiliza en todo o parte del transporte un buque oceánico.

A su vez, el *non vessel operating common carrier* (NVOCC), que puede traducirse como el transportista no operador de buques, es definido por la norma anterior como un transportista común que no opera el buque por el cual el transporte oceánico ha sido llevado a cabo. Es un simple cargador en su relación con el transportista marítimo; se trata de un sujeto que actúa como consolidador e intermediario entre el armador del buque y el cargador efectivo. La diferencia del NVOCC con el OTM resulta del compromiso que asume este último en cuanto a la ejecución del contrato, incluyéndose aquellos segmentos que no son marítimos.

Por tanto, parece más certero al hablar del OTM como una figura sui generis, ya que él se hace cargo de una serie de actividades y prestaciones que van más allá de las obligaciones del agente de carga. Estas obligaciones del OTM se encuentran instrumentalmente ligadas a esta especial forma de transporte, y más aún, se encuentran vinculadas al éxito mismo de su ejecución dada la necesaria conexión y coordinación entre las diferentes modalidades de transporte y los sujetos que en ellas intervienen.

La anterior afirmación se refuerza por la obligación que asume el OTM, la cual es una obligación de resultado respecto del cargador o usuario, de carácter indivisible que comprende el transporte mismo y todas las actividades necesarias para su ejecución, como un todo. A lo anterior se une la asunción de responsabilidad por parte del OTM por los actos u omisiones de sus agentes o dependientes en el ejercicio de sus funciones y además por los actos u omisiones de toda otra persona cuyos servicios utilice en la ejecución del CTM, todo lo cual se desarrollará en él numerando correspondiente a la responsabilidad del OTM.

### **3.4. El Registro del operador de transporte multimodal internacional**

En este numerando se pretende establecer los parámetros, cualidades y requisitos que debe reunir el OTM para ser una empresa o empresario eficiente en la ejecución del TM.

Constituye esta parte de la obra uno de los aportes más significativos de parte nuestra, ya que el tema a desarrollar está siendo tratado actualmente en las más altas esferas políticas nacionales e internacionales, por lo cual consideramos que se merece un desarrollo particular.

El estudio de los requisitos de un OTM está estrechamente relacionado con el análisis del Registro de OTM, toda vez que su establecimiento y cabal cumplimiento habilitan al primero para operar como tal.

Según el inciso final del artículo 1041 del Código de Comercio de Chile para poder desempeñarse como un OTM se deberá cumplir con ciertos requisitos, los cuales son los siguientes:

- I.) Estar inscritos en el Registro de operador multimodal, de acuerdo al reglamento que a tal efecto se dicte.

II.) Ser persona natural o jurídica chilena.

El reglamento a dictarse determinará los requisitos necesarios para calificar como chilenas a las personas jurídicas.

En virtud de lo anterior, y teniendo en consideración que aún no se ha dictado el mencionado reglamento, se hace un imperativo analizar éstos requisitos anteriormente expuestos; punto de partida para que exista el OTM en Chile.

El Convenio de 1980 en su artículo 4.2, señala que cada Estado es libre de reglamentar y de controlar, en el ámbito nacional, las operaciones de transporte multimodal y a los operadores de transporte multimodal, como también adoptar disposiciones acerca de las vías de relación entre cada uno de los actores involucrados, acerca de las condiciones y modalidades de explotación del transporte, la concesión de licencias a los operadores de transporte multimodal y todas las demás medidas que respondan a los intereses económicos y comerciales nacionales.

El N°3 del mismo artículo del Convenio, establece que el OTM cumplirá las leyes aplicables al país en que opere como también las

disposiciones del Convenio. Teniendo lo anterior como antecedente o punto de partida, diversos países se han abocado a establecer los requisitos para que se configure y se reconozca un reglamento para un OTM.

En Brasil, por ejemplo, el OTM que no cuente con un reconocimiento como transportista a escala nacional quedará excluido automáticamente del tráfico multimodal nacional. En lo referente a la severa exigencia de la nacionalidad brasileña del OTM, éste imperativo se ve atenuado por la facultad del Poder Ejecutivo de conceder favores y beneficios a contenedores extranjeros en virtud del examen de los acuerdos o convenciones internacionales, considerando la aplicación de los principios de la reciprocidad con los demás Estados extranjeros.

En Venezuela, el artículo 1° del decreto N°1628 ha establecido de que, *“las empresas legalmente constituidas para la explotación de la industria del transporte, podrán ejercer el sistema de transporte combinado (TM) de mercancías de importación, exportación y tránsito por las vías marítimas, aéreas y terrestres”*. En éste caso es evidente que sólo las empresas de transporte pueden operar como OTM. Sin embargo, no es del todo claro, si el término *“empresas legalmente constituidas para la explotación de la industria del transporte”* se refiere únicamente a

transportistas nacionales o deja abierta la posibilidad a una libre participación de los OTM extranjeros. Precisamos que en Venezuela, los interesados deben registrarse en la Dirección de Aduanas del Ministerio de Hacienda y además otorgar garantías suficientes para poder cubrir las obligaciones financieras para con el Fisco en cuanto a importes tributarios se refiere.

En México, por otro lado, las empresas que quieran prestar servicios como OTM quedan sujetos a los siguientes requisitos:

- I.) Ser mexicano, tanto si se trata de una persona natural o jurídica.
- II.) Estar inscrito en el Registro Nacional de Transporte Multimodal.
- III.) Poseer la licencia para operar como OTM, otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con visto bueno de la correspondiente Dirección, habiéndose comprobado que el OTM posee el equipo y la solvencia financiera necesaria para el TM.

Más bien como un dato curioso, los OTM en México deben someter sus tarifas a la aprobación de las autoridades correspondientes y darlas a

conocer al público, facturar en forma detallada sus servicios principales y aquellos subcontratados.

Ante esta variedad de normativas existentes en el concierto latinoamericano se hace un imperativo encontrar la uniformidad de la reglamentación entre los países que se ven favorecido por el TM y lo pretenden utilizar e implementar.

Sin el ánimo de entrar en detalles demasiados extensos de una posible regulación, de una norma ideal para el OTM, la CEPAL (Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe) en su seminario regional sobre la normativa del transporte multimodal, realizado en Montevideo, Uruguay en 1993 concibió los objetivos de esta normativa ideal como sigue:

- I.) Creación de un ambiente propicio para la creación y el desarrollo de empresas de transporte multimodal para lo cual deberá asegurar las calificaciones del operador y proteger los intereses de los usuarios.

- II.) Constitución de un marco jurídico para el desarrollo de la actividad y no una norma reguladora de la misma, en otras palabras se deberá regular el acceso a la profesión y no su desempeño.
- III.) Compatibilidad con las demás normas internacionales de transporte y las prácticas comerciales vigentes, ya que el transporte multimodal es un servicio, una actividad comercial de carácter internacional.

La necesidad de contar con un cuerpo jurídico regional en materia de transporte multimodal que articule y armonice las legislaciones subregionales vigentes, a fin de realizar operaciones multimodales entre estos países y desde éstos hacia terceros, ha llevado a la celebración de la III Reunión ordinaria de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur en Montevideo, Uruguay, el 08 de Noviembre de 1996. En aquella ocasión se firmó la “Resolución N°23”, la cual contiene el Acuerdo sobre el Transporte Multimodal Internacional de América del Sur. Éste último, que a lo largo de este trabajo se le ha identifica como “Acuerdo Regional”, en su artículo 1, al tratar las definiciones a considerar para el acuerdo, habla del “*Organismo Nacional Competente (ONC)*”, el cual será el designado por cada país

signatario para registrar y habilitar a los operadores de transporte multimodal. Así también, el Acuerdo Regional se refiere al “*Certificado de Registro*”, y lo define como el documento otorgado por el organismo nacional competente el cual acredita la inscripción del operador de transporte multimodal en el respectivo registro, y que constituye la licencia de funcionamiento del OTM.

En el capítulo III del Acuerdo Regional, precisamente en su artículo 31, encontramos las normas referentes al tema en cuestión y en donde se señala que: “*Para ejercer la actividad de operador de transporte multimodal en cualquiera de los países signatarios, será necesario estar inscrito en el registro respectivo a cargo del ONC del país signatario, previo cumplimiento de las disposiciones legales internas*”. Aún cuando en ésta parte nada se dice, se subentiende que por el solo hecho de efectuar la inscripción en el respectivo registro, el ONC (el mismo encargado del Registro u uno distinto) debe otorgar el certificado de registro.

Teniendo lo anteriormente dicho como antecedente y ahondando en el análisis de los artículos 32 al 36, podemos sintetizar las siguientes ideas fundamentales:

- I.) El OTM debe estar inscrito en un registro llevado por un ONC y además ser titular de un certificado de registro el cual importa su licencia de funcionamiento.
- II.) El certificado de registro o licencia de funcionamiento, debidamente convalidado, habilitará para operar en todos los demás países signatarios.
- III.) Los OTM extranjeros deben inscribirse en cada uno de los registros de los países signatarios en los cuales quisieran funcionar.
- IV.) Los ONC de los países signatarios mantendrán una comunicación fluida para mantener actualizados sus registros e informarse mutuamente acerca de las vigencias, cancelaciones o suspensiones de licencias de OTM.

Siguiendo con el análisis del articulado contenido en el Acuerdo Regional, cabe destacar el artículo 37, pues en él se establecen los requisitos para la obtención y emisión del certificado de registro para el OTM, siendo los siguientes:

- I.) Ser legalmente capaz según las normas internas del país signatario ante el cual se solicita la inscripción.
- II.) Contar con representación legal suficiente y domicilio establecido en el país signatario ante el cual se solicita su inscripción, así como en los demás países signatarios en los cuales pretende operar.
- III.) Acreditar y mantener un patrimonio mínimo realizable y libre de gravámenes equivalente a 80.000 DEG (unidad de cuenta) u otorgar una garantía real, financiera o personal por un monto equivalente y a satisfacción del ONC.
- IV.) Para poder operar, los OTM deberán contar con una póliza de seguros contratada con una compañía aseguradora instalada en uno de los países signatario que cubra su responsabilidad civil contractual y extracontractual en relación con las mercancías bajo su custodia, sin perjuicio de los seguros establecidos en la legislación de cada país.

Habiendo reconocido los Gobiernos de América del Sur la trascendencia que tiene el transporte multimodal en el proceso de integración económica y financiera de la región, como una herramienta

eficaz para optimizar los costos asociados a la cadena de distribución física internacional de mercancías y por lo tanto como un elemento catalizador del comercio exterior entre los países signatarios y con terceros Estados, la Reunión Interministerial de Montevideo en su Resolución N°23 resolvió encomendar a la Corresponsalía de Chile continuar las tareas del Grupo de Trabajo, a fin de analizar la factibilidad de elaborar y eventualmente implementar un reglamento común para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal en América del Sur.

Cumpliendo con el encargo hecho a Chile, el Comité chileno de transporte Multimodal le entregó la tarea de éste proyecto al Ingeniero de Transporte y profesor de la Escuela de Ingeniería de Transporte de la Universidad Católica de Valparaíso Sr. Fernando Guzmán Loezar, quién en conjunto con la abogada Sra. Carmen Gloria Pérez V., elaboró en Septiembre de 1998 un proyecto de reglamento para el registro de OTM internacional en Sudamérica. El proyecto de reglamento sigue las ideas generales trazadas por el Acuerdo Regional en 1996, sin embargo, introduce algunas precisiones necesarias y de enorme utilidad para ir clarificando cada vez más el camino hacia una mayor penetración del TM en

Latinoamérica. Las mencionadas novedades se pueden resumir en los siguientes puntos que hemos agrupado en temas de importancia:

**GENERALIDADES:**

- I.) En las personas jurídicas, constituidas como OTM, la mayoría de su capital social y el control efectivo de ésta, deberá pertenecer a personas naturales o jurídicas del país signatario, otorgante del registro.

**DEL REGISTRO:**

- I.) Una vez presentada la solicitud de Registro ante el ONC, éste, en un plazo no superior a 20 días, deberá resolver acerca de la admisibilidad de la solicitud.
- II.) Frente a una solicitud inadmisibile, incompleta o deficiente, el ONC la rechazará y así se lo comunicará por escrito al solicitante, ello dentro del plazo de los 20 días ya señalados.
- III.) Una vez reunidos los antecedentes faltantes o corregidos los requisitos deficientes, el solicitante presentará una nueva solicitud ante el ONC (sin existir plazo perentorio para su nueva presentación).

Este organismo tendrá nuevamente un plazo máximo de 20 días para evacuar un informe acerca de la admisibilidad de la nueva solicitud.

- IV.) La resolución del ONC que rechace la solicitud deberá ser fundada.
- V.) La falta de pronunciamiento por parte del ONC frente a la solicitud, dentro del plazo estipulado (20 días), implica la aprobación inmediata de la solicitud y su registro con el mero requerimiento del interesado.

#### **CERTIFICADO DE REGISTRO:**

- I.) El certificado de registro, que también hará las veces de licencia de funcionamiento como OTM, tendrá una vigencia indefinida.
- II.) El certificado de registro, otorgado por el ONC, tendrá una serie numérica única de identificación, precedida por la sigla de identificación del país signatario, utilizando para ello el Código de países según las normas ISO, y además la indicación del año respectivo.
- III.) Cada inscripción que se practique, además de comunicarlo a los ONC de los demás países, se comunicará a la Secretaria General de la ALADI.

## **LOS REQUISITOS:**

- I.) Para poder hacer válida la inscripción del OTM en un país distinto, pero signatario, será suficiente la designación de representante legal permanente mediante un poder otorgado por escritura pública, incluyéndose en ésta la facultad de comparecer en juicio en forma activa y pasiva.
- II.) Para garantizar su responsabilidad, el OTM podrá cubrir tales riesgos mediante el ingreso a un Club de Protección e Indemnización, cuyas reglas complementen las coberturas ya contratadas, o también a través de otras alternativas de carácter financiero que amparen tales riesgos, sin perjuicio de los seguros establecidos en la legislación de cada país signatario, que cumplan con estos mismos objetivos.
- III.) Dentro del plazo de siete días hábiles deberá el OTM comunicar al ONC cualquier modificación, renovación o contratación de nuevas pólizas de seguros u otras modificaciones de cobertura.
- IV.) Cada OTM extranjero que quiera operar como tal en uno de los países signatarios, deberá solicitar su inscripción en cada uno de ellos. Además deberá cumplir con los siguientes requisitos comunes a todo OTM extranjero:

- Acreditar de que está legalmente constituido en su país de origen.
- Contar con representación permanente y suficiente, incluyendo la facultad de actuar activa y pasivamente en juicio, en el país signatario en el cual pretende operar.
- Haber contratado coberturas de riesgo suficientes, tales como las establecidas para los OTM de países signatarios.
- Recíprocamente, cualquier otro requisito que se exija en su país de origen al OTM nacional del país signatario en el cual se está solicitando el registro.

#### **INFRACCIONES Y SANCIONES:**

- I.) Toda infracción a éste reglamento será impuesta por el ONC del país en que se haya registrado inicialmente el OTM, mediante resolución motivada.
- II.) De las sanciones administrativas el OTM podrá recurrir ante los tribunales de justicia del país del ONC que las dictó, pero siempre de conformidad a la legislación nacional imperante.

- III.) Cometiéndose una infracción en un país signatario, distinto al de origen, el ONC que recibió la denuncia o fiscalizó la infracción deberá remitir todos los antecedentes al ONC del país signatario de origen del OTM, para que éste dicte la correspondiente sanción.
- IV.) En el caso de que el infractor sea un OTM extranjero, será competente el ONC del país en donde se cometieron las infracciones para aplicar las sanciones del caso.
- V.) Las sanciones a aplicar por los ONC de los países signatarios son las siguientes:
- Amonestación por escrito.
  - Suspensión de la inscripción en el Registro por un plazo no inferior a 30 días, ni superior a 90 días corridos.
  - Cancelación de la inscripción.

En todo caso, las sanciones de suspensión o cancelación de la inscripción del OTM, no afectaran las ejecuciones de los contratos de transporte multimodal pactados o cuyos cumplimientos se hayan iniciado, ni la validez de los documentos emitidos por el OTM, hasta

la fecha en que se notifiquen las sanciones impuestas y que se encuentren ejecutoriadas.

- VI.) Sin perjuicio de los recursos que establezcan las legislaciones nacionales en cada país signatario, siempre procederá el recurso de reposición ante el mismo ONC, y que deberá interponerse en el plazo de 5 días hábiles, contados desde la notificación de la sanción.
- VII.) Durante el período que dure la suspensión o desde la fecha en que se aplique la cancelación de la inscripción, el OTM deberá mantener sus coberturas de seguro para todos los reclamos o demandas que se hayan iniciado o que se inicien en su contra hasta los 9 meses siguientes a la ejecución del último contrato de transporte multimodal por él convenido.
- VIII.) Deberá, además, el OTM mantener vigente el mandato otorgado a sus representantes en todos los países en que se haya hecho efectivo su registro para ser representado judicial y extrajudicialmente, por un plazo no inferior a 1 año calendario con posterioridad a la cancelación de su registro. Durante este plazo se deberán mantener las garantías ya previstas y no se podrá liquidar el patrimonio sin rendir caución equivalente a 80.000 DEG a satisfacción del ONC.

Finalmente, el equipo redactor chileno propone normas especiales, válidas para cada país signatario y de aplicación local, según sea el país en donde se esté aplicando este reglamento de OTM.

Para el caso de Chile se propone lo siguiente:

- I.) En Chile el ONC será el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.
- II.) Para todos los efectos legales en Chile cuando un cuerpo normativo, nacional o internacional se refiera a un reglamento de OTM se entenderá por ello al presente instrumento.

Este proyecto de reglamento de OTM internacional para América del Sur, fue entregado en Septiembre de 1998 a la Comisión chilena de Transporte multimodal para su estudio y posible aprobación. El sector público, representado por funcionarios del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y personeros del Servicio Nacional de Aduanas también tomó parte en las reuniones desarrolladas por la comisión y es, en definitiva en su carácter de autoridad, quien debe pronunciarse acerca de

este proyecto de reglamento que corresponde presentar a Chile en la próxima reunión de Ministros de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones del Cono Sur.

El esfuerzo desplegado por el equipo redactor chileno, encabezado por el profesor Fernando Guzmán L., sin duda alguna representa el primer gran paso para la masificación del Transporte Multimodal en Chile y en Sudamérica.

### **3.5. El operador de transporte multimodal y otros agentes de transporte**

De acuerdo a la realidad del comercio, con frecuencia el OTM debe recurrir, para el cumplimiento de su contrato, a la colaboración de uno o más agentes unimodales, por lo cual se hace prudente analizar la naturaleza jurídica de la relación que se presenta entre el primero y los segundos. Para limitarnos a una consideración sintética, es posible establecer que dicha relación se configura en dos formas principales.

En la primera hipótesis, el objeto del transporte permanece sin modificaciones durante cualquier fase de ejecución del transporte (por ejemplo en la carga total, por piezas separadas o package). En esta situación el cargador celebrará un CTM con el OTM respectivo y éste, a su vez, celebrará con el agente o los agentes unimodales uno o más contratos de subtransporte en relación con los diferentes trayectos de que se compone la transferencia de mercancía y teniendo en cuenta la fase que, eventualmente, el OTM realizará personalmente, con sus propios medios.

La segunda hipótesis se genera cuando el OTM recoge de diferentes remitentes la mercancía y se ocupa de cargarla en uno o más contenedores, en este caso hablamos de unificación de la carga. Aquí, debido a que el objeto del transporte es diferente, se deben distinguir dos fases diversas, a las que corresponden dos relaciones jurídicas autónomas:

- I.) La relación entre el cargador o usuario y el OTM: la que corresponde propiamente al contrato de transporte multimodal, que tiene por objeto la mercancía.
- II.) Una relación entre el OTM y el agente unimodal, que tiene por objeto el contenedor y, por tanto, no constituye un contrato de subtransporte sino un contrato de transporte separado y autónomo.

## **CAPITULO II**

### **EL TRANSPORTE MULTIMODAL**

#### **Y SU**

#### **PROBLEMATICA**

##### **Introducción**

Al igual que la mayoría de las instituciones jurídicas, el transporte multimodal también es objeto de fuertes discusiones teóricas y dogmáticas. Teniendo aquello como antecedente presentaremos a continuación los hitos más controvertidos respecto del TM como factor de desarrollo comercial y económico. Expondremos sucesivamente las funciones del documento de transporte multimodal, la discutida responsabilidad del operador de transporte multimodal y finalmente la dispar regulación internacional referente al transporte multimodal.

# 1. EL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

## 1.1. Concepto de documento de transporte multimodal

El presente capítulo versará acerca del documento de transporte multimodal (DTM) desde el punto de vista de las principales normas internacionales y convencionales que existen en la actualidad, las cuales son: el Convenio, el Acuerdo Regional, las reglas UNCTAD/ICC, en uso desde 1991 y las normas que regulan el documento FIATA *multimodal bill of lading* (FBL), éstas últimas en uso desde 1994.

El N°4 del artículo 1041 del Código de Comercio chileno y el N°4 del artículo 1 del Convenio de Transporte Multimodal, definen al DTM como “*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 en conformidad con las cláusulas de este contrato*”. El Código de Comercio añade que “*El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de este transporte o por una*

*persona autorizada al efecto por él y podrá ser negociable o no negociable”.*

Es importante no confundir el DTM con aquellos documentos que se exigen en virtud de los transportes unimodales, sean marítimos, aéreos, terrestres o ferroviarios, ya que éstos últimos reciben los nombres de conocimiento de embarque, guía aérea y carta de porte respectivamente.

## **1.2. Funciones del documento de transporte multimodal**

Además de las funciones típicas que desempeña un documento de transporte, el DTM tiene las siguientes funciones específicas:

- I.) Sirve de evidencia del contrato de transporte multimodal, es decir prueba la existencia del mismo, sus términos y condiciones. En este sentido, el DTM hace conocer al tercero adquirente de la existencia de un CTM, existiendo la posibilidad que a éste tercero le sean oponibles las acciones y excepciones a favor del OTM derivadas del contrato, para lo cual sin embargo se deben distinguir dos situaciones:

- i.) Si en el DTM se hace alguna referencia, por muy insignificante que aparezca, a las acciones y/o excepciones que nacen del CTM, todas ellas, a nuestro entender, son oponibles al tercero adquirente y a favor del OTM.
  - ii.) Si en el DTM no se hace referencia a dichas acciones y/o excepciones, aún cuando aquel constituye prueba de la existencia del contrato, aquellas no serán oponibles al tercero adquirente, es decir no le empecen.
- II.) Constituye el DTM el recibo de las mercancías por parte del OTM; es la prueba de recepción de las mercancías allí identificadas, lo que se analizará en detalle al tratar el valor probatorio del DTM.
- III.) Si se trata de un DTM negociable, clasificación que se analiza más adelante, éste sirve de título de tradición de las mercancías. La posesión del título DTM faculta a su poseedor para efectuar actos de disposición de la mercancía que transfieren la propiedad de ésta al adquirente. Así, se transforma al DTM en un título valor o de crédito, representativo de la mercadería al igual que los tradicionales

conocimientos de embarque, respecto de los cuales una persona puede solicitar un crédito garantizando su cumplimiento con un DTM.

### **1.3. Relación con el contrato de transporte multimodal**

La celebración del CTM se refleja en la expedición de un documento al que se le denomina documento de transporte multimodal (DTM). Se deduce obligatoriamente que el DTM es el producto de la celebración del contrato, y consecuentemente lo representa en su parte operativa, es decir, en lo relacionado con la mercancía, plazos, modos etc.

Es importante analizar, a este respecto, la relación de subordinación del DTM al CTM que lo origina. Las diversas normas internacionales aplicables al TM señalan que este documento establece la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador ha tomado bajo su custodia las mercancías tal como aparecen descritas. Por lo tanto sienta el DTM una presunción legal (*iure tantum*) que solo puede ser desvirtuada mediante prueba en contrario, la cual sin embargo no se admitirá si el documento ha

sido emitido en forma negociable y transferido a un tercero, incluido un consignatario que ha procedido de buena fe, basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese documento.

Se establece así una suerte de representación del contrato a través del DTM, a lo menos en lo relativo a la mercancía. Esto se refuerza, al analizar más adelante, los requisitos y menciones que deben contener los DTM, de acuerdo a las diversas regulaciones.

Es importante señalar que las ideas citadas anteriormente se pueden encontrar consagradas en forma más o menos similar en los cuatro instrumentos jurídicos internacionales analizados a este respecto, tal como se observa en el artículo 10 letra b) del Convenio, el artículo 5 del Acuerdo Regional, el artículo 3 del FIATA de 1994 y la regla 3 de las reglas UNCTAD/ICC de 1991.

#### **1.4. Clasificación del documento de transporte multimodal**

La clasificación a analizar distingue dos tipos de DTM, el negociable y el no negociable, de acuerdo a la posibilidad que se da al portador del

documento de transar o dar en garantía las mercaderías que allí se describen con la sola presentación de dicho documento.

Esta es la clasificación aceptada mayoritariamente y cuya consagración se encuentra en los artículos 5 y siguientes del Convenio, artículo 3 del Acuerdo Regional y de las normas FIATA y las reglas UNCTAD/ICC. A pesar de esto, sólo éstas últimas y el Convenio se refieren in extenso a cada tipo de DTM, señalando sus características y requisitos.

El hecho que sea o no negociable el DTM dependerá exclusivamente del expedidor, quién, a su elección, elegirá la modalidad que sea más conveniente de acuerdo a sus fines.

- **NEGOCIABLE**

El DTM puede ser extendido:

I.) A la orden, el cual puede ser transferido por endoso.

II.) Al portador, el que será transferible sin necesidad de endoso y por simple tradición.

Conforme a las prácticas comerciales, también pueden emitirse varios originales o varias copias, debiendo éstas últimas llevar la mención “copia

no negociable”. Por regla general el OTM se libera de toda responsabilidad respecto de las partes entregando la mercadería contra la presentación del documento, pero si éste último es un DTM emitido en diferentes originales, la presentación de un solo ejemplar permitirá la liberación de responsabilidad, siempre y cuando la entrega fuere hecha de buena fe.

- **NO NEGOCIABLE**

En este caso el DTM deberá ser extendido en forma nominativa, señalando el nombre del consignatario, siendo éste el único requisito específico que debe contener. El OTM se libera de responsabilidad si entrega la mercancía al destinatario indicado o a cualquier otra persona de acuerdo con las instrucciones recibidas por escrito del remitente.

### **1.5. Emisión del documento de transporte multimodal**

Conforme a las diversas normas que regulan el TM, el expedidor tiene derecho a exigir la emisión del DTM por parte del operador, una vez que se cumpla la condición prevista en el momento indicado; el derecho a la

emisión del documento nace cuando el OTM toma las mercaderías bajo su custodia.

Este principio también se hallaba reflejado en las reglas de La Haya-Visby y las reglas de Hamburgo, en relación con los conocimientos de embarque.

El hecho de que el OTM deba extender el documento al momento de tomar bajo su custodia las mercancías, es determinante para una emisión más conveniente para los intereses de los cargadores y consignatarios.

En lo relativo a las modalidades de emisión del DTM, se debe tener en cuenta los usos del comercio como también la suscripción manuscrita realizada por el OTM o por otra persona autorizada por éste, como también por otros medios de impresión, facsímil, timbre o cualquier otro medio mecánico o electrónico de conformidad a las leyes del país donde se emita.

En el caso de los documentos no negociables, se ha previsto la posibilidad que el OTM, a petición del remitente, emita el documento registrado mecánicamente, conteniendo las indicaciones fundamentales de un DTM.

Las ideas anteriores aparecen en el artículo 14.2 del Convenio de Hamburgo y son recogidas, posteriormente, en el Convenio de Transporte Multimodal en su artículo 5.2 de la siguiente forma: “*El Documento de Transporte Multimodal será firmado por el operador de transporte multimodal o por persona autorizada al efecto por él*”. Obviamente creemos que esta autorización debe darse en forma expresa, ya que si se produjese la situación que un agente firmare sin la debida autorización, dicho DTM estaría viciado de nulidad. No hay duda que consecuentemente el CTM también adolecería de nulidad, afectando negativamente a los cargadores y consignatarios por actos que no le son propios. Una buena medida de resguardo sería establecer la solidaridad entre el OTM y su agente, para el caso que éste firmare el documento sin autorización expresa de aquél, a menos que el operador pruebe no haber prestado tal autorización o que el cargador, expedidor o su agente conocían la falta de autorización.

El Convenio en el artículo 5.3 se refiere a los diversos modos en que puede estamparse la firma en el documento de transporte multimodal (manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico), recogiendo ésta disposición el mismo sentido que establecen las reglas de Hamburgo en

el artículo 14.3. Acertadamente se señala que dichos modos no deben ser incompatibles con las leyes del país en que se emita el documento. Completamos tal idea con la afirmación de que tampoco debiera haber incompatibilidad con las leyes de los países de los consignatarios, a fin de facilitar el tráfico comercial y la aceptación amplia de los documentos así emitidos. Los avances tecnológicos aplicados al comercio internacional y a su documentación explican el porqué se haya contemplado en el punto 4 del artículo 5 del Convenio la posible emisión de un DTM no negociable por medios mecánicos, siempre que el expedidor esté de acuerdo con ello. Este documento no será otro documento derivado del CTM sino que se considerará como el DTM toda vez que posea los datos exigibles para todo documento de transporte multimodal.

Finalmente, respecto a la emisión y forma del DTM, debemos señalar que el Acuerdo Regional en el artículo 4.1 entrega su regulación a los usos y costumbres internacionales, abriendo así una amplia posibilidad de adaptación conforme el avance tecnológico facilite la emisión del documento. En cuanto a la firma, sin perjuicio de aplicar el principio antes mencionado, también se consagra la idea que la firma del DTM puede efectuarla el operador mismo o por persona autorizada por él para tal efecto.

## **1.6. Contenido del documento de transporte multimodal**

Junto a la idea de regular el contenido del DTM se encuentra la idea de otorgar claridad y ejecutabilidad a los derechos de las partes contratantes, en especial para garantizar los derechos de los consignatarios, quienes a kilómetros del lugar de inicio del transporte, adquieren o esperan recibir las mercaderías sin verlas. Así parece más aconsejable que el OTM, al momento de recibir las cargas cuyo transporte compromete, emita un documento escrito en el cual se contengan los datos esenciales para comprobar la existencia del contrato de transporte multimodal, y así los derechos y obligaciones de las partes. Sin duda alguna deben ser incluidos en forma obligatoria todos aquellos datos que otorguen mayor protección a las partes y ejecutabilidad a los derechos de los consignatarios, quienes tendrán en el DTM la prueba por excelencia del CTM.

Con excepción del artículo 8 del Convenio, el resto de la normativa internacional deja en manos de las partes contratantes, de acuerdo a sus necesidades, el establecimiento del contenido del DTM. Así por ejemplo el artículo 4 del Acuerdo Regional en su inciso segundo expresamente dice:

*“Su forma y contenido se regirán por los usos y costumbres internacionales”.*

Debe señalarse que el artículo 8 del Convenio se inspira en forma evidente en las reglas de Hamburgo, en especial en su artículo 15, ya que ambas normas establecen, imperativamente, la existencia de ciertos antecedentes dentro del documento respectivo, tal como se deduce de la expresión verbal *“... deberán constar las siguientes indicaciones...”*. La única diferencia es que las reglas de Hamburgo señalan entre *“constar”* y *“las”* la expresión *“entre otras”*, lo que deja abierta la posibilidad de incluir innumerables menciones propias del transporte marítimo.

Dice el artículo 8 del Convenio: *“1. En el documento de transporte multimodal deberán constar los datos siguientes:*

- a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor.*
- b) El estado aparente de las mercancías;*

- c) El nombre y el establecimiento principal del operador de transporte multimodal;*
- d) El nombre del expedidor;*
- e) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor;*
- f) El lugar y fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia;*
- g) El lugar de entrega de las mercancías;*
- h) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes;*
- i) Una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no negociable;*
- j) El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal;*
- k) La firma del operador de transporte multimodal o de la persona autorizada al efecto por él;*
- l) El flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;*

- m) El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte multimodal;*
- n) La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 28;*
- o) Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita el documento de transporte multimodal.”*

Se trata de una larga lista de indicaciones que deben estar presentes en el DTM, lo que implica un documento de considerable extensión, en contraposición a las nuevas necesidades del tráfico comercial (especialmente multimodal), las que se manifiestan en la frecuente emisión de documentos no negociables y, de manera especial, en la utilización de medios mecánicos (computadoras, fax, etc.) para la transmisión de datos. A pesar de esto, el número 2 del artículo 8 prevé oportunamente que la falta de una o varias de estas indicaciones no modifica la naturaleza jurídica del documento, el cual, presentando los requisitos mínimos establecidos por el artículo 1.4, sigue siendo un DTM. Lo anterior significa entonces una

especie de derogación de la lista de menciones requerida por el artículo 8.1 del Convenio, mientras que al punto 2 lo podemos interpretar en el sentido que el documento debe incluir aquellos datos mínimos requeridos para identificar el transporte multimodal. Lo anterior explica entonces la mención al artículo 1.4 del Convenio, que no es otra cosa que la definición de documento de transporte multimodal, la cual nos hace concluir que el DTM sólo requiere de dos tipos de datos: Primero, los destinados a representar el contrato de transporte multimodal, y segundo, los relacionados con la mercancía a transportar.

Sin perjuicio de esta conclusión, y para efectos prácticos, creemos que es posible clasificar los requisitos del DTM, tanto los relacionados con el contrato como con la mercancía, en tres categorías: Esenciales, condicionales y facultativos.

### **I.) Requisitos esenciales.**

Conforme al conocimiento general, se trata de aquellas indicaciones mínimas exigibles para que se configure un documento que acredite la existencia de un CTM, y estos son:

- i.) Descripción general de las mercancías con indicación de sus marcas, número de bultos o piezas, peso y cantidad.
- ii.) Nombre y domicilio del OTM o de su establecimiento principal.
- iii.) Nombre del cargador o expedidor.
- iv.) Nombre del consignatario o de la persona a quien deba notificarse la llegada de la mercadería en destino.

Es necesario clarificar que esta mención puede ser alternativa, pues todas las normas internacionales establecen como facultad del cargador señalar el nombre del consignatario, pero a lo menos debe contemplarse el nombre de la persona a quien el OTM avise del arribo de la mercancía.

- v.) Fecha y lugar en que el OTM toma bajo su custodia las mercancías.
- vi.) Lugar de entrega de las mercancías.
- vii.) Calidad de negociable o no del documento de transporte multimodal.

viii.) Lugar y fecha de emisión del DTM.

ix.) Firma del OTM.

Si bien no se requiere la firma manuscrita, es evidente que la firma debe constar por alguno de los medios descritos en el punto 4.5, al tratar de la emisión del DTM.

x.) Declaración del régimen jurídico por el que se rige el DTM.

Esta mención aparece en el Convenio en un sentido de hacer expresamente aplicable sus normas, sin embargo nosotros sostenemos que mientras no se encuentre vigente dicho instituto jurídico, esta mención debe hacer referencia a cualquier régimen jurídico del TM que las partes hayan acordado, y su objeto será, claramente, que las partes tengan conocimiento de las normas específicas que regulan el transporte pactado. En el mismo sentido aparece la mención a dicha cláusula en las normas FIATA.

xi.) Modos a través de los cuales se realiza el TM.

Esta mención tiene por objeto dar a conocer los medios por los cuales el OTM llevará a cabo su labor y que han sido

pactados por las partes del contrato, sin embargo su importancia podría ser aún mayor en los casos de reclamaciones por responsabilidad para establecer la compatibilidad de limitaciones de la misma entre los diversos tramos.

## **II.) Requisitos condicionales.**

Esta denominación agrupa a aquellos requisitos que sin ser esenciales, en la generalidad de los casos, si lo son en casos de transporte multimodales especiales o situaciones específicas que se deriven del transporte y que las partes hayan convenido expresamente, por lo cual su enumeración no es posible hacerla en forma exhaustiva sino que dependerá de cada caso específico, a modo de ejemplo, podemos citar:

- i.) Descripción y detalles sobre mercancías peligrosas.

Se deben contemplar las medidas de seguridad que deben observarse en su carga, manejo, transporte y descarga. Es evidente que es una mención condicionada

a que el CTM se celebre para transportar ese tipo de mercancía, ya que su mención en cualquier DTM, no sólo sería innecesaria, sino además abultaría aún más un documento que por su naturaleza requiere que su contenido sea sólo lo indicado para una adecuada inteligencia del documento.

- ii.) La declaración de que las mercancías durante su transporte marítimo o fluvial podrán ser transportadas sobre cubierta (*Cláusula Paramount*).

Esta mención sólo se hace necesaria en el caso de que uno de los modos contemplados o previstos se haga por vía marítima o fluvial. Si bien un porcentaje importante requiere este modo, existen también otras variantes del TM que no lo contemplan Ej.: TM terrestre-aéreo o carretero-ferrocaril.

### **III.) Requisitos facultativos.**

Aquellas menciones cuya inclusión queda entregada a la discreción de las partes del CTM, y que por lo general se refieren a datos que

especifican las mercancías transportadas u otro aspecto preciso del transporte. Estas son:

i.) Estado aparente de las mercancías.

Su inclusión facultativa la encontramos en las diversas normativas que regulan el TM, donde señalan que la falta de esta mención hace presumir la recepción de las mercancías en buen estado. Así por ejemplo: el Convenio en su artículo 9.2.

ii.) Fecha o plazo de entrega.

Al igual que la mención precedente, los diversos cuerpos regulatorios del TM señalan, al tratar el retraso en la entrega, que en caso de no estipularse plazo de entrega, ésta deberá hacerse *“dentro del plazo, que atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir a un operador de transporte multimodal diligente”*. Por lo tanto, si las partes nada acuerdan se suple su silencio con esta estimación ideal, que en definitiva vuelve a quedar a criterio de las partes y en casos de controversia en manos

del juez. El mismo sentido lo disponen el Convenio en su artículo 16.2, el Acuerdo Regional en el artículo 23, las reglas UNCTAD/ICC en la regla 5.2 y las normas FIATA en el artículo 6.3.

iii.) Otros datos que las partes convengan.

Aquí se ubican por ejemplo la mención de una segunda persona para avisar el arribo de las mercancías, reservas sobre el estado de las mercancías, valor de mercado de éstas en el lugar de destino, etc.

### **1.7. Valor probatorio del documento de transporte multimodal**

Como todo documento mercantil el DTM realza su importancia cuando se requiere probar obligaciones o responsabilidades de las partes que han expedido el documento. Por ello, todas las normativas internacionales que tratan el TM, necesariamente regulan este aspecto de vital importancia, que tuvo su origen en las necesidades del comercio

internacional originadas por los diversos documentos emitidos por los agentes de transporte (conocimiento de embarque, carta de porte, etc.).

El DTM es evidencia *prima facie* que las mercancías fueron entregadas y recibidas como se describen. Dicho documento aporta una prueba de valor *iure et de iure (conclusive evidence)* en relación con los datos de las mercancías que en él se contengan, tal principio es conocido internacionalmente como “literalidad del conocimiento”. Significa entonces que el OTM responde *ex scriptura* conforme a la declaración literal del título, y no *ex recepto* de acuerdo a lo efectivamente recibido.

En el transporte marítimo regido por las reglas de La Haya-Visby y de Hamburgo el valor probatorio del conocimiento de embarque es idéntico al preceptuado en el Convenio. Pero en la práctica, dicho valor probatorio se ve reducido frente a la utilización abusiva por parte de los porteadores de la cláusula “*said to contain*” (dice contener) por lo cual se reservan la posibilidad de hacer ineficaz la declaración relativa a las mercancías. No ocurre lo mismo en el TM debido a que el OTM está impedido de desaprobado la descripción de las mercancías en la cantidad como están descritas en el DTM, pues para ello se contempla el mecanismo de “reservas”, esto es, incluir en el DTM por escrito toda duda que el operador

tenga sobre la descripción de la mercancía o toda irregularidad que note en ella. En el caso que el consignatario reciba menos de lo que se indica en el DTM, el OTM debe responder, sujeto a las regulaciones del Convenio o de la normativa que regule el contrato respectivo.

De este modo el artículo 3 de las normas FIATA contempla una norma relativa al valor probatorio del DTM, en el sentido que las indicaciones de la póliza constituyen prueba (*prima facie evidence*) del recibo por parte del freight forwarder de la mercancía, tal como ésta se encuentra descrita; a menos que exista una indicación contraria en el documento, como por ejemplo “peso o conteo efectuado por el cargador” o “contenedor embalado por el cargador”. Sin embargo, no se admite prueba en contrario cuando la póliza ha sido remitida al destinatario, el cual ha actuado de buena fe confiando en su veracidad.

El mismo sentido es expuesto en las reglas UNCTAD/ICC de 1991, específicamente en la regla 3, lo cual significa que las condiciones Fiata de publicación posterior (1994) han adherido a estas reglas.

El Acuerdo Regional de 1996 en su artículo 5 señala al respecto que: *“Los datos contenidos en el documento de transporte multimodal establecen la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de*

*transporte multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías en la forma descrita, a menos que se haya incluido en dicho documento o se haya añadido de otra manera a éste una indicación en contrario, tales como “peso, naturaleza y número declarados por el expedidor”; “contenedor llenado por el expedidor” u otras expresiones análogas.*

*No se admitirá prueba en contrario si el documento de transporte multimodal ha sido transferido o si el respectivo mensaje, mediante intercambio electrónico de datos, ha sido transmitido al consignatario, que ha acusado recibo y ha procedido de buena fe basándose en él”.*

El Convenio sobre Transporte Multimodal de 1980, por su parte, en su artículo 10 establece que: *“Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del artículo 9 y en la medida de tal reserva:*

- a) El documento de transporte multimodal establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías tal como aparecen descritas en dicho documento; y*
- b) No se admitirá al operador de transporte multimodal la prueba en contrario si el documento de transporte multimodal ha sido emitido*

*en forma negociable y ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraban en ese documento”.*

El artículo en comento contiene una primera presunción en la letra *a)* de carácter simplemente legal, en razón de la cual, la sola existencia del DTM hará presumir que el OTM ha tomado la mercancía bajo su custodia, lo cual lo hace responsable de la pérdida o deterioro de las mismas, si ocurrieren tales hechos. Además, se presume que el estado de las mercaderías era aquel que estaba consignado en el DTM, a menos que se logre probar lo contrario. O sea, de perderse o deteriorarse la mercadería, la sola exhibición del DTM que describe la mercancía, hará presumir la responsabilidad del OTM por tales hechos.

La segunda presunción se establece en la letra *b)* a favor de un tercero de buena fe, tratándose pero en este caso de una presunción de derecho. No se le permite al OTM presentar prueba alguna en contra del tercero adquirente de buena fe del DTM negociable, respecto a que él habría tomado bajo su custodia las mercancías en condiciones distintas a las que aparecen descritas en el DTM. Se crea así una solución equitativa para

proteger a los terceros de buena fe, incluido el consignatario que reúna ésta condición, en los supuestos de emisión negociable del documento, al no permitirle al operador la prueba en contrario respecto de la literalidad del documento.

Todo lo anterior puede ser salvado por el OTM mediante la inclusión de las correspondientes reservas, institución de antigua data marítima, conforme a lo dispuesto en el artículo 9 del Convenio. Retoma el Convenio de ésta manera, casi de forma literal, las disposiciones contenidas en las reglas de Hamburgo sobre régimen de reservas incluida en el documento. Establece el Convenio, al efecto, el poder del OTM o de su representante para incluir en el documento las reservas respectivas que precisen los datos entregados y denuncien las inexactitudes del DTM, como también las razones de sospecha o la ausencia de suficientes medios de control en la operación de transporte (se trata entonces de razones específicas o genéricas). Como consecuencia, si el OTM o su representante no procede a anotar en el documento las condiciones aparentes de las mercancías (incluidas las reservas), se presumirá que éstas se encuentran en el estado que se describe en el documento mismo.

## **2. LA RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL**

### **2.1. Régimen de responsabilidad del operador de transporte multimodal en el Código de Comercio chileno**

Como ya antes visto, el transporte multimodal se encuentra regulado por nuestra legislación nacional en el párrafo 4, título V, del Libro III del Código de Comercio chileno. Sin embargo, los escasos artículos acerca de éste tipo de transporte ha sido demostrativos del casi nulo interés del Legislador en esta materia, causando de esta manera confusión acerca del régimen de responsabilidad aplicable al OTM.

Es de nuestro interés dilucidar la poca claridad que existe respecto del tema en cuestión, por lo cual centraremos nuestro trabajo en ello en los siguientes párrafos.

El problema planteado parte del análisis del artículo 1042 del Código de Comercio chileno, el cual señala que:

*“Las reglas sobre responsabilidad del contrato de transporte de mercancías por mar, contenidas en la sección tercera del párrafo 3 precedente, serán aplicables al transporte multimodal durante el período que señale el artículo 982.*

*Las mismas reglas serán aplicables mientras se estén empleando otros modos de transporte, si el contrato de transporte multimodal o la ley respectiva no disponen otra cosa.”*

Resulta casi evidente que la regla general se encuentra en el inciso 1º del artículo en comento estableciendo que el régimen de responsabilidad del OTM será el mismo que el del transportista marítimo. Sin embargo, ello es solamente de manera aparente. Se debe hacer presente que la ley en este sentido es bastante clara al señalar que se le aplicará al OTM el régimen de responsabilidad de los artículos 982 y siguientes, siempre y cuando se trate de un transporte multimodal en el cual se realice la modalidad marítima. Es evidente que por la naturaleza del TM que éste no puede estar ligado indefectiblemente a alguna modalidad de transporte, ya que ello atentaría en contra de la esencia misma de éste tipo de contrato de transporte de mercadería. Debemos entender por lo tanto que el inciso 1º del artículo 1042 del Código de Comercio está destinado a indicar cual régimen de

responsabilidad regirá al OTM en el caso que el TM contemple la modalidad del transporte marítimo.

Es el inciso 2º del artículo en cuestión el cual nos da cierta luz acerca del sistema de responsabilidad que regirá al OTM en las operaciones que hayan de tener lugar en Chile sin tramo marítimo. Pueden existir dos posibles interpretaciones al respecto:

- I.) Se establece un régimen uniforme de responsabilidad, en el cual todas las demás modalidades de transporte se deberán someter al régimen previsto para el transporte dominante, a menos que las partes o la ley digan lo contrario.

Es evidente que las disposiciones del Libro III del Código de Comercio solamente se aplican al transporte marítimo en virtud de lo establecido en los artículos 823 y siguientes, atentando en contra de la naturaleza misma del TM, tal como ya lo habíamos señalado anteriormente.

Aceptando por un momento la hipótesis que la intención del Legislador fue la de regular todas las fases de transporte del TM por medio de un régimen uniforme de responsabilidad, hubiere sido más

lógico que el párrafo “*Transporte multimodal de mercancías*” se ubicara en el Libro II, el “*De los contratos y obligaciones mercantiles en general*” y no como aparece actualmente en el Libro III, titulado “*De los contratos para la explotación comercial de las naves*”.

Por último, y como argumento final para desechar la posición que entiende que el inciso 2º del artículo 1042 del Código de Comercio habla de un régimen uniforme de responsabilidad, podemos referirnos al informe jurídico entregado a la Junta de Gobierno por los abogados redactores del Libro III. En éste informe se señala que en el párrafo 4 en cuestión se trata del TM de manera sucinta y que en cuanto al régimen de responsabilidad a que se alude, éste está circunscrito a la etapa marítima. Parece ser evidente entonces que la intención del Legislador era regular la responsabilidad del OTM de acuerdo a las normas del transporte marítimo en el caso que el TM contuviese una modalidad marítima.

- II.) Se establece una **especie** de régimen absorbente de responsabilidad. La regla general de un régimen absorbente de responsabilidad

implica que las normas de una modalidad de transporte absorberán a las normas de las demás modalidades a todo evento. Esta hipótesis que no se cumple en nuestro caso, ya que existe la posibilidad que las partes o la ley digan lo contrario.

En el transporte marítimo de mercancías la responsabilidad del transportista se rige según el sistema absorbente, lo cual en nuestro caso se ve reflejado en el hecho que el OTM se guiará por las normas del párrafo 3° del mismo libro, siempre y cuando se trate del exclusivo caso que exista una modalidad marítima involucrada. Debemos recordar que el mismo inciso 2° incluye la limitante a éste sistema y que es la voluntad de las partes o el de la ley que siempre podrá disponer lo contrario.

En resumen, y por las razones expuestas, podemos sostener que la labor del legislador, en cuanto a éste tema ha sido poco clara, por lo que al parecer el régimen absorbente de responsabilidad del OTM es el régimen a aplicar. Sin embargo le corresponde, en definitiva a los Tribunales de Justicia determinar el verdadero alcance de la norma analizada.

## **2.2. Normas de responsabilidad aplicables al transporte multimodal según la legislación chilena**

Como ya lo hemos señalado con anterioridad, la falta de claridad del texto legal chileno nos obliga a desarrollar un estudio por separado, según la combinación de modalidades de transporte que componen al TM, para determinar las normas aplicables al OTM.

### **2.2.1. Transporte multimodal con modalidad marítima**

En el caso que el TM contenga un tramo de transporte marítimo se deberán aplicar las normas legales para éste tipo de transporte, las cuales se encuentra en los artículos 982 y siguientes, como también en los artículos 1042 y 1043 del Código de Comercio. De éste modo el OTM se responsabilizará frente al expedidor según las normas ya mencionadas, toda vez que el título V del Libro II del mismo cuerpo legal, el cual regula el transporte por tierra, lagos, canales o ríos navegables, no dispone nada en contrario.

### **2.2.2. Transporte multimodal sin modalidad marítima**

Ante ésta hipótesis el TM recobra su debida libertad en cuanto a que las partes que lo celebran podrán decidir libremente de qué manera se determinará la responsabilidad del OTM. Existe también la posibilidad que las partes se acojan a lo dispuesto por la UNCTAD/ICC o incluso se rijan por las normas del Convenio de 1980 si se deciden aceptarlas.

### **2.3. La responsabilidad del operador de transporte multimodal en las distintas modalidades de transporte**

Como es lógico, dividiremos nuestro análisis según la modalidad de transporte a estudiar y así poder establecer la responsabilidad del OTM.

#### **2.3.1. Transporte multimodal con fase marítima**

En virtud del artículo 1043 del Código de Comercio los subcontratistas u operadores unimodales efectivos que contraten con el

OTM “*serán solidariamente responsables entre sí y con el operador de transporte multimodal, respecto de las pérdidas, daños o retardo con que se hubieren recibido las mercancías en su destino final*”. Lo anterior establece una responsabilidad solidaria legal pasiva según la cual todos los operadores unimodales o efectivos responderán de los perjuicios sufridos por el expedidor independientemente si se conoce o no la fase en que acaeció el daño.

El inciso segundo del artículo en cuestión señala que: “*El ejecutor de una parte del transporte multimodal que hubiera sido condenado a pagar perjuicios por hechos que no hubieran ocurrido durante la etapa por él realizada tendrá derecho a repetición, a su elección, en contra del operador de transporte multimodal o en contra de los transportadores responsables por tales hechos*”. Es evidente que esta acción de reembolso se establece a favor del operador unimodal el cual fue condenado por la pérdida, daños o retardo en el transporte de las mercaderías, aún cuando ella está condicionada a la comprobación positiva de que el hecho no hubiese ocurrido durante la fase por la cual aquel era responsable, para repetir contra el OTM o contra el o los operadores subcontratistas efectivamente responsables.

Para no caer en una equivocada interpretación y, a su vez, identificar en estas disposiciones un sistema de responsabilidad objetiva, situación excepcional y de norma expresa en nuestro ordenamiento jurídico, habrá que recalcar que el transportista unimodal solamente podrá ser responsable por hechos acaecidos durante la fase del transporte a su cargo.

Aún así, no podemos obviar ciertas críticas al artículo en cuestión:

- I.) La excesiva carga de responsabilidad a la cual se debe enfrentar el transportista unimodal hará, en la práctica, dudar a muchos de ellos vincularse con un OTM, ya que perfectamente pueden sufrir las consecuencias de un hecho que no les sea imputable. Esta situación va claramente en desmedro de los operadores de transporte multimodal y del TM en general ya que la posible reticencia de los transportistas unimodales, puede llevar a un alza de las tarifas o costos del transporte.
  
- II.) Desde un punto de vista meramente jurídico el artículo 1043 del Código de Comercio, no cumple con todos los requisitos propios de

la solidaridad, ya que en cuanto a la pluralidad de los sujetos, los transportistas unimodales no forman parte del contrato de TM pues son meros subcontratistas. En cuanto a la divisibilidad del objeto prescrito en el artículo 1511 del Código Civil, ésta se cumple respecto a la indemnización, pero no con el TM. Por último, referente a la unidad de la prestación, establecida en el artículo 1512 del Código Civil, tampoco se cumple, ya que un operador unimodal deberá responder por hechos que no han acontecido durante el transporte por él realizado y que fueron producidos por otro operador unimodal que representa para el primero un tercero extraño.

Debemos recordar que las normas del precepto en mención sólo se aplicarán al TM en el caso que se presente alguna fase marítima, sin que las partes puedan introducir estipulaciones contrarias al articulado mencionado, ya que así lo prohíbe el artículo 824 del Código de Comercio. Existe sin embargo la salvedad que las partes acuerden someter las fases no marítimas del transporte multimodal al régimen de responsabilidad propio del modo de transporte en donde efectivamente aconteció el daño, pérdida o retardo e

la entrega de la mercadería, o también si la ley dispone algo distinto, tal como sucede en el artículo 130 del Código Aeronáutico.

Resumiendo lo anteriormente, dicho el inciso 2º del artículo 1042 del Código de Comercio establece una regla supletoria de la voluntad de las partes, en donde la responsabilidad del OTM y de los transportistas efectivos en su integridad, se regirá por las normas propias del transporte marítimo. No debemos olvidar que existe la excepción en la Legislación chilena, en que la responsabilidad por daño, pérdida o retardo de la mercancía, en el caso de un transporte aéreo, será perseguido según las normas del Código respectivo.

Sin profundizar mayormente en su análisis, nos referiremos a continuación, en forma sucinta, a los tópicos más importantes del tema de la responsabilidad en el TM con fase marítima:

#### **I.) Presunción de culpa del OTM.**

El expedidor, para accionar contra los responsables, sólo deberá acreditar la existencia del contrato de TM y que los perjuicios se ocasionaron por un hecho que se produjo durante el período de

responsabilidad del operador, es decir, durante el lapso en que el OTM tuvo a su cuidado la carga. Se trata de que el OTM tenga el peso de la prueba, así el Código de Comercio adhiere al sistema de responsabilidad subjetiva, ya que el OTM podrá liberarse de su responsabilidad probando que él o sus dependientes adoptaron todas las medidas que razonablemente se podían exigir para evitar el hecho generador de responsabilidad (Artículo 984 del Código de Comercio).

## **II.) Excepciones a la presunción de culpa del OTM.**

Se trata de casos en que corresponde al expedidor la prueba de la culpa del OTM, de sus agentes o dependientes.

- **Incendio**

Conforme a los artículos 987 y 988 del Código de Comercio, se establece la inversión del peso de la prueba para este caso. Para que el OTM responda por daños, pérdida o retraso por incendio, el demandante deberá acreditar que el fuego ha sido consecuencia de la falta o culpa del OTM, agentes, dependientes, o del

porteador por no haber tomado las medidas razonables para mitigar el fuego y sus consecuencias oportunamente.

- Transporte de animales vivos

De acuerdo a los riesgos propios e inherentes a este tipo de transporte, el artículo 989 del Código de Comercio establece una presunción simplemente legal en favor del OTM. El OTM quedará libre de toda responsabilidad si es que llega a probar que él ha cumplido con todas las instrucciones especiales dadas por el cargador, o que la pérdida, daño o retraso en la entrega puede atribuirse a los riesgos inherentes al transporte de animales vivos.

### **III.) Exenciones especiales de la responsabilidad del porteador.**

Se trata de casos que liberan de responsabilidad, más que de inversión del peso de la prueba.

- Salvamento

El porteador no es responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, daño o retraso de la mercadería hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de

medidas razonables para el salvamento de propiedades (Artículo 990 del Código de Comercio).

- Causas concurrentes a la pérdida, daño o retardo en la entrega

En caso de concurrencias de causas en la pérdida, daño o retraso, el transportador sólo será responsable por aquella parte en la pérdida, daño o retardo que pueda atribuírsele a su culpa o negligencia como también a la de sus agentes o dependientes, siempre que pruebe el monto de la pérdida, daño o retraso que sean imputables a las otra(s) causa (s). (Artículo 991 del Código de Comercio).

#### **IV.) Período de responsabilidad**

Conforme a lo dispuesto a los artículos 982 y 983 del código de Comercio, el período de responsabilidad es aquel lapso durante el cual el OTM tiene bajo su custodia la mercancía y responde por ella, pudiendo ser en tierra o durante el transporte marítimo de la carga. Habrá custodia por parte del transportador desde el momento en que éste las haya recibido del cargador o expedidor, o de la persona que

actúe a su nombre y hasta el momento de la entrega. La responsabilidad del porteador termina con la entrega de las mercancías, lo cual podrá realizarse de las siguientes maneras:

- Entregándolas al consignatario.
- En caso de negativa de recepción por el consignatario, poniéndolas a disposición de éste, conforme al contrato, las leyes o los usos de comercio aplicables en el lugar de la descarga, y
- Poniéndolas en poder de autoridad competente según las leyes o usos del lugar de descarga.

#### **V.) Límite de responsabilidad**

Incurriendo el Legislador en una grave omisión, ya que no regula los límites de responsabilidad en esta materia, podemos concluir que éstos podrán establecerse libremente y de común acuerdo por las partes contratantes. Esta libertad de contratación presenta una serie de inconvenientes:

- Por la característica de contrato de adhesión del TM, el OTM podrá imponer al expedidor o cargador límites de responsabilidad exiguos.
- A falta de norma expresa en el DTM los daños, pérdidas o retrasos en la entrega de las mercancías se regularán supletoriamente conforme al derecho común, elevando de esta manera la responsabilidad del OTM por encima de los transportistas unimodales, perjudicándolo.

### **2.3.2. Transporte multimodal con fase aérea**

El Código Aeronáutico de 1990 regula el transporte aéreo en el territorio nacional, y no afecta a la regulación del transporte aéreo internacional, establecido en el Convenio de Varsovia de 1929, la cual se analizará más adelante. El artículo 130 de nuestro Código aeronáutico señala: *“En el caso de transportes combinados efectuados en parte por el aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, las normas de éste Código se aplicarán sólo al transporte aéreo”*. Esta disposición nos hace concluir, a contrario

sensu, que las normas que regulan al transporte aéreo no se extienden a las demás fases del TM y que además no existe ningún obstáculo para que las normas que regulan a éstas últimas lo hagan respecto al transporte aéreo.

Para analizar la responsabilidad del OTM y del operador unimodal aéreo se debe distinguir:

- I.) Si hay fase marítima en el TM, la responsabilidad del operador aéreo deberá establecerse conforme a las normas propias del Código Aeronáutico. Sin embargo, una vez acreditada su responsabilidad se aplicará el artículo 1043 del Código de Comercio. Por lo tanto el operador aéreo será además solidariamente responsable por los demás perjuicios que pudiesen ocurrir durante todo el TM, sin perjuicio de su derecho a la acción de reembolso establecida en el inciso 2º del mismo artículo. Respecto al OTM, si bien su responsabilidad se rige por los artículos 982 a 991 y 1041 a 1043 del Código de comercio, en caso de demandarse su responsabilidad por hechos acontecidos durante el transporte aéreo o que se acredite que el hecho generador de responsabilidad se produjo durante éste, él

podrá hacer valer las excepciones y límites de responsabilidad conforme a las normas del Código Aeronáutico.

- II.) Si no hay fase marítima en el TM, la responsabilidad del operador aéreo y del OTM, por hechos acontecidos durante el transporte aéreo, se regulará enteramente por el Código Aeronáutico.

El inciso 1º del artículo 172 del Código del ramo establece un sistema de responsabilidad objetiva para el operador aéreo en los siguientes términos: *“En todo caso el afectado por el daño podrá demandar una indemnización superior a los límites señalados en el Código si probare dolo o culpa del transportador, del explotador o de sus dependientes, cuando éstos actuaren durante el ejercicio de sus funciones”*. El inciso en estudio indica claramente que el consignatario o cargador tienen un derecho a indemnización, sujeta al límite de responsabilidad establecido en el artículo 148 del Código Aeronáutico, sin necesidad de acreditar la culpa o dolo del transportador o sus dependientes.

El artículo 142 del mismo Código señala: *“En virtud del contrato de transporte, el transportador es obligado a indemnizar los daños causados con motivo u ocasión del transporte, en la forma y dentro de los límites establecidos en éste Código”*.

Los artículos antes señalados establecen una responsabilidad de carácter objetivo para el operador aéreo. Con éste sistema se libera al cargador de probar la culpa del transportador aéreo o de sus dependientes, pero se ve obligado a probar el daño.

El artículo 139, inciso 2º establece una presunción de responsabilidad más débil que las establecidas para cualquier otro medio de transporte, disponiendo lo siguiente: *“Las indicaciones relativas al estado aparente de las mercancías sólo constituyen prueba en contra del transportador si dicho estado hubiere sido verificado por éste en presencia del cargador, dejándose constancia de éste hecho en la carta de porte”*.

En resumen, el Código Aeronáutico establece un sistema de responsabilidad objetiva débil, ya que el operador aéreo podría liberarse de responsabilidad acreditando alguna de las excepciones

señaladas en el artículo 151 de dicho Código, o bien el cargador o expedidor no podrá probar que el daño de la mercadería se ha producido durante el trayecto aéreo, sino conforme al inciso 2º del artículo 139 del mismo Código antes analizado.

#### **2.3.2.1. Período de responsabilidad en el derecho aéreo**

Establece el artículo 152 que: *“Para los efectos de éste capítulo (de la responsabilidad en el transporte aéreo), el transporte aéreo comprende el período durante el cual los equipajes o las mercaderías permanecen bajo el cuidado del transportador, en un aeródromo, a bordo de una aeronave o en otro lugar cualquiera en el evento de un aterrizaje fuera de un aeródromo.*

*El período de transporte aéreo no comprende ningún transporte marítimo, terrestre o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. No obstante, cuando alguno de estos transporte se efectuare en ejecución de un contrato aéreo, a fin de proceder a la carga, entrega, o transbordo, se presumirá que los daños producidos han sido causados durante el transporte aéreo”.*

### **2.3.2.2. El retardo**

El artículo 149 del Código en estudio señala que: *“La destrucción, pérdida o avería del equipaje que se produjere durante el transporte aéreo de ella o por el retardo en su transporte, serán indemnizadas con una cantidad que no exceda de una unidad de fomento por kilogramo de peso bruto de la carga”*.

Tanto en el Código Aeronáutico como en el Convenio de Varsovia no señalan plazo para identificar el retardo a diferencia de lo que ocurre en las reglas de Hamburgo y en el Convenio de 1980.

### **2.3.2.3. Límite de responsabilidad del derecho aéreo**

El Código Aeronáutico señala en los artículos 149 y 150 lo que nuestra legislación nacional entiende por límites a la responsabilidad del operador aéreo. El artículo 150 señala textualmente que: *“Las partes podrán convenir que, mediante pago de un precio adicional, el*

*transportador responda hasta el valor real de los equipajes o mercaderías transportadas, según declaración hecha por el pasajero o cargador.*

*En caso de no existir acuerdo el transportador responderá del valor total declarado sólo en caso de culpa o dolo de su parte.*

*El transportador podrá probar que el valor declarado era superior al real en el momento de la entrega”.*

### **2.3.3. Transporte multimodal con fase terrestre**

El título V del Libro II del Código de Comercio regula el transporte por tierra, lagos, canales o ríos navegables, pero éste no se refiere al TM. En virtud de lo anterior tendrá plena aplicación el inciso 2º del artículo 1042 del mismo Código y deberá hacerse la consabida distinción entre TM con o sin fase marítima.

Si hay fase marítima en el TM, la responsabilidad del operador unimodal terrestre se regirá por el artículo 1041 a 1043 del Código de Comercio, y por tanto el transportista terrestre será solidariamente responsable por los demás perjuicios que pudiese acarrear al expedidor

durante todo el TM, sin perjuicio de su derecho a la acción de reembolso establecida en el inciso 2º del mismo artículo.

Si el hecho generador de responsabilidad acontece en la fase terrestre del TM, no existiendo fase marítima o existiendo ésta no es aplicable por acuerdo de las partes, habrá que estarse a lo estipulado por éstas en el DTM o en el contrato de TM. Aquí adquieren relevancia las reglas UNCTAD/ICC de 1991, ya que las partes podrán admitir su entera aplicación. Pero en el caso que las partes nada hayan dicho, no haya norma aplicable, se presenta un vacío legal, y el expedidor es un extraño frente al operador unimodal terrestre.

## **2.4. El régimen internacional de responsabilidad del operador de transporte multimodal**

El hecho que el Convenio de Ginebra de 1980 sobre el TM internacional de mercancías aún no ha entrado en vigencia, y sumado a que en los diferentes ordenamientos nacionales no parecen existir normas específicas destinadas a regular el TM y en particular la responsabilidad del OTM, configura una situación de confusión jurídica.

Exceptuando algunas convenciones internacionales con reglamentación uniforme, la responsabilidad del OTM, se ha regula por medio de dos fuentes:

- I.) En la práctica del tráfico comercial internacional, materializándose en la elaboración de nuevos documentos de transporte, o bien,
- II.) Las reglas establecidas por la UNCTAD/ICC las cuales son de data anterior al Convenio, en sus primeras versiones.

La naturaleza intrínseca del TM, el cual reúne de manera combinada diferentes modos de transporte, atravesando horizontalmente los distintos y respectivos regímenes de responsabilidad, hace comprensible la falta de un régimen orgánico e imperativo de responsabilidad aplicable al OTM.

De este modo el TM no solamente presenta un problema de uniformidad en cuanto el régimen de contratación, sino que además plantea la dificultad de identificar y uniformar los diferentes regímenes de responsabilidad vigentes para converger en una legislación uniforme. Es por ello, que se hace un imperativo para las autoridades públicas y privadas eliminar estas barreras y procurar alcanzar un régimen internacional único en esta materia.

Así, el problema de uniformidad del régimen aplicable se desarrolla, a nuestro entender, en dos planos diferentes que requieren de un análisis detallado. Primero, en el plano internacional en donde hay diferentes sistemas nacionales y segundo, en un plano intermodal, en donde habrá que estudiar las distintas modalidades de transporte.

En este punto nos limitaremos a desarrollar sucintamente los dos sistemas de responsabilidad más difundidos:

- **Sistema unitario.**

Se caracteriza por que la reglamentación de la responsabilidad del OTM se determina de conformidad a un conjunto autónomo y unitario de normas, prescindiendo de la localización del daño.

- **Sistema en red (network)**

Establece un sistema de responsabilidad plural en donde se hace identificar el modo de transporte en el cual se ocasionó el daño. Hecho esto, se aplicará el régimen de responsabilidad previsto por la convención internacional unimodal o, en su defecto, por la normativa interna aplicable a ese determinado transporte. En cambio, en el caso de que el momento, y por tanto, el trayecto en el cual se ha verificado el daño permanezca desconocido, se aplicará el régimen uniforme.

La doctrina ha analizado las ventajas y desventajas de cada uno de estos sistemas.

Respecto del sistema uniforme se ha subrayado que éste presenta la ventaja, muy apreciada, de la certeza del derecho aplicable, en el sentido

que desde el comienzo del transporte el cargador y el OTM se encuentran en condiciones de conocer el régimen que regula sus relaciones. Sin embargo y al mismo tiempo, cada vez que se pueda establecer el trayecto en que se ha producido el daño, éste implica un conflicto entre el sistema uniforme y la convención unimodal aplicable a ese determinado trayecto del transporte.

En relación con el sistema en red, se ha hecho el razonamiento opuesto, es decir: éste presenta la ventaja de evitar conflictos con las diferentes convenciones unimodales pero determina una grave incertidumbre sobre el régimen aplicable al transporte y, en definitiva, el aumento de la conflictividad entre los contratantes.

Con el fin de evitar los conflictos que se puedan producir en la aplicación de los dos sistemas, se ha propuesto un tercero, denominado **sistema de red simplificado**. Este último, con sólo fin de limitar la responsabilidad, tomará en cuenta, en determinadas condiciones, el límite previsto en la respectiva convención unimodal aplicable. Este sistema se ha puesto en ejecución con dos modalidades diferentes, en parte.

En la primera modalidad, en caso de daño localizado en un determinado trayecto, se aplica el límite de responsabilidad previsto por la convención unimodal relativa a ese trayecto (o, en su defecto, la ley nacional imperativa), sólo si ésta fija un límite de responsabilidad más elevado que el previsto por el sistema unitario. Es el sistema que ha prevalecido en el Convenio de 1980, específicamente en su artículo 19.

En la segunda modalidad, en el mismo caso de daño localizado en un determinado trayecto del transporte, se aplica en todo caso el límite fijado por la convención unimodal aplicable (o, en su defecto, por la ley nacional imperativa); esto es, con independencia de la comparación entre la entidad del límite establecido por la normativa uniforme y aquella de la convención aplicable (o de la ley nacional imperativa). Este, como veremos, es el sistema adoptado por las reglas UNCTAD/ICC, en la regla 6.5.

A continuación examinaremos el régimen jurídico de responsabilidad del OTM presente en las diversas convenciones unimodales en vigor, para luego referirnos al sistema presente en el Convenio de 1980. Enseguida se analizará el sistema establecido en las reglas UNCTAD/ICC, y finalmente las disposiciones contenidas en el documento de TM más difundido en las prácticas comerciales, el FIATA multimodal transport bill of lading.

## **2.5. Los diferentes regímenes de responsabilidad previstos en las Convenciones unimodales internacionales**

La característica internacional del transporte multimodal ha llevado a éste a ser objeto de reglamentación de un sinnúmero de convenciones internacionales.

Sin embargo, podemos constatar que en algunos de estos institutos jurídicos se ha reglamentado al TM sobre la base de determinadas hipótesis, las cuales en otras convenciones han sido absolutamente diferentes e incluso cercanas a la figura más genérica del transporte mixto.

Es en este momento en que se hace un imperativo la clara identificación de los regímenes aplicables en la actualidad por las diferentes convenciones unimodales que regulan a cada uno de los distintos modos de transporte que componen el TM, y que expondremos a continuación:

### I.) Convención de Varsovia de 1929 sobre transporte aéreo.

En cuanto al transporte aéreo, el artículo 31 de la Convención de Varsovia contiene un indicio de regulación del transporte multimodal,

aún cuando en su texto original se habla de manera genérica de un transporte combinado. La norma en cuestión solamente tendrá una aplicación en la modalidad aérea del transporte, y siempre y cuando este recorrido tenga el carácter de transporte internacional, según lo define el artículo 1 de la misma convención. Se ratifica así el principio de que cada modo de transporte se rige por su propio régimen de responsabilidad. El inciso segundo del mismo artículo 1, por su parte, prevé lo que la práctica ha impuesto como de uso común y que consiste en adaptar los documentos de transporte a las nuevas exigencias, incorporando en ellas las condiciones relativas a otras formas de transporte.

## II.) Convención de Hamburgo de 1978 sobre transporte marítimo.

Esta Convención efectúa una profunda revisión del transporte marítimo de mercancías, reglamentada originariamente por las Convenciones de Bruselas de 1924, 1968 y 1979, y ha entrado en vigencia a partir del 1° de Noviembre de 1992 en un número restringido de Estados en vías de desarrollo. Cabe destacar la

definición de “*contrato de transporte por mar*”, la cual lo describe como todo contrato en que el agente se compromete contra el pago del flete a transportar las mercancías por mar, de un puerto a otro. Asimismo, la Convención asimila al OTM con la definición de agente, rigiéndose su responsabilidad por el régimen propio de cada trayecto que compone el TM.

### III.) Convención de Berna de 1980 sobre transporte ferroviario.

En cuanto al transporte ferroviario es preciso referirnos a la Convención de Berna de 1980, la cual sustituye todas las convenciones internacionales anteriores. La reglamentación de ésta Convención es de general aplicación a cualquier tipo de transporte internacional por ferrovías y cuenta, además, con dos apéndices aplicables; el primero, al transporte de personas y equipajes; y el segundo, al transporte de mercancías. Sin embargo, no podemos hallar norma alguna referente a la materia de transporte multimodal de mercancías que comprenda un trayecto ferroviario en el apéndice antes mencionado, aún cuando en el artículo 33.1 del apéndice para

transporte de personas y equipajes se reglamenta el transporte multimodal de personas.

La ausencia, en el apéndice sobre transporte de mercancías, de una norma que reglamente de manera específica el transporte multimodal y a su vez la existencia de la norma general prevista en el artículo 2 de la Convención de Berna, la cual no dicta un régimen positivo sobre el TM. La particularidad de la reglamentación aludida radica en que el artículo 2 en cuestión prevé la facultad de someter al régimen uniforme de Berna los transportes ferroviarios que comprendan, además, trayectos realizados por otros medios, toda vez que esta normativa se origina en la proximidad de la adopción del Convenio de 1980 sobre el TM (ambas convenciones son de Mayo de 1980). Surge así la idea que ambas Convenciones promueven; la eliminación de posibles conflictos entre sí, entre los regímenes uniformes respectivos. Lo anterior se ve ratificado por el hecho antes mencionado, de que la Convención de Berna optó por regular solamente el transporte multimodal de personas.

IV.) Convención de Ginebra de 1956 sobre transporte terrestre.

En cuanto al transporte por carretera, la Convención de Ginebra de 1956 constituye el Convenio internacional fundamental para la reglamentación de este tipo de transporte de mercancías. El artículo 2 de este texto se refiere al llamado “*transporte superpuesto*”, el cual solo se puede asimilar al TM en el sentido técnico, ya que se encuentra en un ámbito más amplio y general de un transporte mixto. Esta forma de transporte se caracteriza por la superposición de dos formas diferentes de transporte y se distingue del multimodal por el hecho que no presupone una transferencia de mercancía de un vehículo de transporte de cierto tipo a otro de distinto tipo, sino que el vehículo de transporte en el cual se encuentra la mercancía sea transportado a su vez por otro medio marítimo, aéreo, terrestre, fluvial, y que además ello se realice sin descarga de la mercancía.

Pero el mismo artículo nos indica que una vez comprobado que el hecho que causare la pérdida, deterioro o retardo en la entrega de la mercancía, se ha producido únicamente durante el curso y a causa del transporte por otro medio distinto al carretero, la responsabilidad del agente vial no será reglamentada por el Convenio en examen. En esta

hipótesis la responsabilidad por lo acaecido recaerá sobre el agente no vial, en virtud de las disposiciones de las convenciones correspondientes.

En el segundo párrafo del mismo artículo se establece que *“si el agente vial se encarga asimismo del transporte no vial su responsabilidad se encuentra igualmente reglamentada por el párrafo primero, como si su doble función fuera desempeñada por dos personas diferentes.*

## **2.6. Sistemas uniformes de responsabilidad del operador de transporte multimodal**

Dada la diversidad de normas que regulan, en parte o en los modos que lo componen, al TM, se hace necesario hacer un estudio comparativo de los tres instrumentos jurídicos que han regulado al TM en su integridad y en forma armónica. Estos son: el Convenio de Naciones Unidas de 1980 sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, las reglas UNCTAD/ICC aplicables a los documentos de transporte multimodal de 1991 y las Condiciones aplicables a los documentos de transporte multimodal FIATA de 1994. En este mismo orden se realizará el examen de las normas correspondientes.

### **2.6.1. Convenio de Naciones Unidas de 1980 sobre transporte multimodal internacional de mercancías**

El artículo 14.1. del Convenio establece que en cuanto al período de responsabilidad del OTM, éste comienza desde el momento de tomar a su

cargo las mercancías hasta el momento de la entrega final de las mismas. Se hace necesario hacer una referencia a la definición de los términos “tomar bajo custodia” y “entrega de las mercaderías” en la sección **1.4.** del capítulo **I** de éste trabajo.

Particular importancia tiene el artículo 15 que se ocupa de la responsabilidad del OTM por cuenta de sus agentes, dependientes y otras personas. Dicha norma indica que la responsabilidad del OTM se extiende, además de los actos u omisiones de sus agentes o dependientes que actúan en ejercicio de sus funciones, a los actos u omisiones de todos los sujetos a los que ha recurrido para la ejecución del contrato. Se debe destacar que, para que se configure la responsabilidad subsidiaria del OTM respecto de sus agentes o dependientes sólo se requiere que estos se encuentren actuando dentro de sus funciones. Mientras que para las otras personas (los subagentes unimodales) se requiere una simple actuación suya para la ejecución del contrato, siendo de ésta manera la responsabilidad del OTM más amplia respecto de sus agentes o dependientes. Además, este artículo permite reflejar la distinción fundamental entre el contrato de transporte multimodal y los tradicionales contratos de transporte con pluralidad de agentes sucesivos. Así sin perjuicio de que ambos tipos de contrato puedan

cubrir la totalidad del transporte, el agente unimodal sólo asume la responsabilidad del transporte por él realizado.

El artículo 16 prevé la norma fundamental respecto de la responsabilidad del OTM. En una primera parte éste artículo acoge el principio de la responsabilidad culposa, estableciendo una clara presunción de culpa que recae sobre el OTM. Así, la norma dispone que el OTM es responsable de los daños provocados por la pérdida o deterioro de las mercancías, como también del retardo en la entrega, si el evento que ha producido la pérdida, deterioro o el retardo tiene lugar mientras las mercancías se encontrarán bajo su custodia. El OTM se liberará de la mencionada responsabilidad si prueba que él, sus agentes o dependientes o las demás personas a las que ha recurrido han adoptado todas las medidas razonables para evitar la producción del evento y sus consecuencias.

Como prueba liberatoria de esta responsabilidad el artículo 16.1. sólo requiere que tanto él como sus agentes, dependientes o subagentes han observado el cuidado normal al adoptar todas las medidas aptas para evitar el evento y sus consecuencias. De ahí, se concluye que los daños por causa desconocida recaen en el interesado en la carga. Se produce así una

dualidad de tipologías de repartición de la carga probatoria que se hace necesario subsanar.

El mismo artículo 16 en el punto 2 regula los daños producidos por el retardo en la entrega de las mercaderías, y considera incumplimiento por parte del OTM la entrega fuera de los plazos convenidos. Habrá también retraso, y por tanto responsabilidad del OTM, si éste no cumpliera, a falta de un acuerdo expreso, con un término razonable de acuerdo a las circunstancias para un OTM diligente o en ausencia de indicación expresa, dentro del término en que sería razonable. A continuación el punto 3 establece el derecho que el consignatario tiene para considerar perdidas las mercaderías si no son entregadas dentro del plazo de 90 días, luego de vencido el término de entrega. Sin embargo esta presunción tiene el carácter de “*iuris tantum*”, por lo cual el OTM podrá destruirla con todos los medios de prueba.

Merece además destacarse el artículo 17 que regula un probable concurso de culpa del OTM con otros factores (ejemplo caso fortuito). Se distingue el daño que deriva de la culpa imputable al OTM, del que no se le puede imputar, quedando su responsabilidad circunscrita al daño imputable, para cuyo caso el OTM deberá proporcionar la prueba

correspondiente a la parte del daño que no le es imputable. Sin perjuicio que se trata de una norma novedosa, su aplicación práctica es difícil ya que la esencia del TM es el uso de diferentes medios y agentes de transportes, por lo cual probar la parte del daño que no le corresponde al OTM es complejo.

El artículo 18 establece los límites de responsabilidad del OTM y lo se fija en una suma no superior a 920 DEG (unidades de cuenta) por bulto u otra unidad de carga o a 2,75 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas. En el punto 2 resuelve el problema de los límites de responsabilidad cuando se trata de unidades de carga de las mercancías embaladas en “contenedores”, “pallets” u otras estructuras de transporte y señala que para estos efectos se considera como bulto o unidad de carga cada bulto indicado en el documento de transporte.

El punto 3 del artículo 18 modifica el límite de responsabilidad cuando el TM se ejecuta sin transferencia de las mercancías por mar o aguas interiores. Aquí el límite se fija en 8,33 DEG por kilogramo de peso bruto de la mercancía. A pesar de romper un principio de uniformidad en las reglas de límites de responsabilidad, resulta útil su inclusión desde el momento en que se permite una mejor tutela de los intereses de los

cargadores, equiparando los límites de responsabilidad del OTM que no efectúa trayecto marítimo con los transportistas unimodales terrestres o aéreos.

Con relación a los daños por retardo en la entrega el límite de responsabilidad lo fija este artículo en dos y media veces el flete a pagar por las mercancías que han sufrido retardo, siempre que dicha suma no exceda el monto total del flete que resulte del contrato. Si a consecuencia del daño se produjese un retardo en la entrega el punto 5 del artículo 18 establece que el cúmulo de responsabilidades no puede, en ningún caso, superar el límite aplicable a los casos de pérdida total de la mercancía.

El punto 6 del artículo 18 establece la primacía de la autonomía de la voluntad al permitir que se fijen límites de responsabilidad superiores a los establecidos en este mismo artículo, siempre y cuando exista acuerdo entre el OTM y el remitente.

El artículo 19 del Convenio establece otra norma de singular relevancia, al disponer, que en el caso que el daño de la mercadería se verifique en un trayecto determinado del transporte multimodal para el cual una convención internacional aplicable o una ley nacional imperativa fija

un límite de resarcimiento superior al límite previsto en el sistema unitario, el límite de responsabilidad del OTM se determinará con relación a las disposiciones de dicha convención unimodal o la ley nacional. El sentido de la norma es claro pues el OTM no se puede beneficiar de un límite de responsabilidad inferior al que está previsto para el agente unimodal que ha realizado el trayecto donde se localiza el daño. La idea es que el remitente afectado por el daño se encuentre en una misma posición respecto de un límite de responsabilidad superior en un trayecto determinado tanto si contrata a un OTM como si hubiere contratado directamente al agente unimodal. Se identifica a través de esta norma claramente el sistema de responsabilidad denominado “*en red*” y específicamente “*en red simplificado*”.

A pesar que el mecanismo de limitación de responsabilidad del OTM establecido por el Convenio resulta ser bastante complejo y articulado. Puede concluirse que resulta bastante orgánico. Así al lado de un límite uniforme previsto de manera general, el Convenio contempla además un límite superior por los daños sufridos por las mercancías transportadas que no impliquen trayectos marítimos o por aguas interiores. Así también, el Convenio en la hipótesis de daños localizados, la aplicación de la

legislación unimodal, siempre y cuando el límite ahí previsto sea superior. Debemos hacer hincapié en el hecho que la aplicación de las normas unimodales sólo se refiere a los límites de responsabilidad a condición que sean mas elevadas que los establecidos por el Convenio.

El artículo 20 contiene una norma que ayuda a completar un régimen de responsabilidad regulado; se impone el régimen de responsabilidad previsto por el Convenio a las acciones jurídicas promovidas, sobre la base de responsabilidades extracontractuales. De esta manera se evita que aquel que sufre el daño eluda las disposiciones del Convenio y actúe, en relación con el OTM, sobre la base de la responsabilidad aquiliana.

El punto 2 del mismo artículo, de manera análoga, establece que respecto de las acciones jurídicas que se promuevan contra los agentes o dependientes del OTM o contra cualquier otra persona a la cual éste recurra para ejecutar el contrato (subagentes), se aplicará el régimen de responsabilidad establecido por el Convenio, siempre y cuando estos últimos proporcionen la prueba de haber actuado en ejercicio de sus funciones o de haber actuado en ejecución del contrato.

Finalmente, el artículo 21 del Convenio cierra las disposiciones sobre responsabilidad, al señalar que el OTM pierde el beneficio de la limitación si el remitente o el destinatario prueban que el daño (incluyendo el retardo) se debió a una conducta de aquel, ya sea con la intención de causar el daño o con imprudencia y con la conciencia de que el daño se verificaría.

Si se relaciona el punto 2 del artículo 21 y el artículo 15 del Convenio, se llega a la conclusión que el OTM no responde subsidiariamente por las conductas dolosas o imprudentes y conscientes de sus agentes, dependientes, o subagentes.

### **2.6.2. Las reglas UNCTAD/ICC de 1991 aplicables a los documentos de transporte multimodal**

El nuevo texto de las reglas correspondientes al año 1991, como se expresó con anterioridad en el presente trabajo, nace de las disposiciones contempladas en el Convenio de 1980, en su parte general, y también de las normas contempladas en las reglas de La Haya y de La Haya-Visby,

especialmente en cuanto a los límites de responsabilidad y a los peligros exceptuados.

Las normas relativas a la responsabilidad del OTM se encuentran consagradas en las reglas 4, 5, 6 y 7, las que analizamos a continuación.

### **Periodo de responsabilidad:**

La regla 4, de similar manera que el artículo 14.1 del Convenio, establece la responsabilidad del OTM por todo el período durante el cual éste tiene en consignación la mercancía, señalando que “... *abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega...* ”. Para estos efectos vale la pena recordar la regla 2.8 para saber qué se entiende por entrega para esta edición de las reglas. Las reglas UNCTAD entienden por entrega:

- I.) El momento de la entrega de la mercancía al destinatario.
- II.) El momento de la puesta a disposición del destinatario de ésta de acuerdo al contrato, las leyes o los usos.
- III.) El momento de la entrega de la mercancía a una autoridad o a un tercero al que se deban entregar de conformidad con las leyes y los reglamentos.

### **Extensión de la responsabilidad:**

La regla 4.2 señala al respecto que la responsabilidad del OTM se extiende no sólo a los actos u omisiones de sus agentes o dependientes que actúen en ejercicio de sus funciones, sino también a los actos u omisiones de todos los sujetos a los cuales ha recurrido el OTM para la ejecución del contrato (subagentes), de la misma manera que lo señala el artículo 15 del Convenio.

### **Responsabilidad:**

Sin duda la regla 5 es la parte fundamental de la regulación de la responsabilidad en las reglas UNCTAD. Ella sigue la huella de las convenciones internacionales sobre el transporte, adoptando el principio de la responsabilidad culposa y estableciendo una presunción de responsabilidad en la actitud del OTM.

Pero, en cuanto a la prueba liberatoria de responsabilidad retoma el sistema intrincado establecido en las reglas de La Haya y de La Haya-Visby al señalar que: “... *el OTM es responsable... a menos que pruebe que no intervino culpa o negligencia de su parte ni de parte, de sus empleados, agentes o cualquier otra de las personas a que se refiere la regla 4 para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso, o contribuir a ellos*”.

Se concluye así, que el OTM para liberarse de la presunción de culpa, no podrá limitarse a probar que él y sus auxiliares han tenido un comportamiento diligente, sino que además tendrá que proporcionar la prueba específica del daño, como también de que éste daño no ha sido provocado por su culpa o la de sus auxiliares.

En relación con lo anterior, la regla 5.4, al tratar las causas de exoneración de responsabilidad, presenta las primeras excepciones al sistema uniforme de responsabilidad al retomar las reglas de La Haya y de La Haya-Visby. En estos caso, tratándose de transporte marítimo o por aguas interiores no se responsabiliza al OTM de la culpa náutica (actos, negligencia o falta del capitán, marinero etc.) ni del incendio.

### **Retardo**

La regla 5 se refiere expresamente a la responsabilidad del OTM por pérdida, daño o retardo, lo cual no debe llamar la atención debido a la importancia que estos tipos de perjuicios producen en la práctica. La regla 5.2 aclara cuándo el OTM es específicamente responsable por retardo. Tal situación acaecerá “...*cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo*”

*que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un OTM diligente.”.* Para la aplicación de lo anteriormente mencionado, se hace indispensable que el remitente haga una declaración expresa del interés que le asiste en la entrega de la mercancía dentro de cierto plazo.

Asimismo la regla 5.3 nos aclara un tema de especial relevancia, el cual es la “conversión” del retraso en pérdida definitiva. Se señala que el derechohabiente (ej. consignatario), tiene la posibilidad de dar por perdida, salvo prueba en contrario, la mercancía no entregada en el término de noventa días a partir de la fecha preestablecida. Esto último nos indica claramente que se requiere, nuevamente, la declaración de interés del remitente de entrega dentro de un plazo determinado.

### **Cuantía de la indemnización**

Respecto a la fijación de la cuantía por la indemnización, la regla 5.5 retoma los principios fundamentales acogidos en los instrumentos internacionales y las legislaciones nacionales, principalmente en cuanto al momento y al criterio para el cálculo de la indemnización. Respecto al momento y lugar en que se hace dicho cálculo la regla 5.5.1 señala que éste se fijará en el lugar y momento de la entrega al consignatario o en el lugar y

momento, que de conformidad al contrato, debieron haber sido ser entregadas las mercancías. En cuanto al valor de las mercancías, la regla 5.5.2 acude a las prácticas del comercio, calculándose éste conforme a la cotización en la bolsa de las mercancías o en su defecto, con arreglo al precio de mercado o bien según el valor usual de las mercancías perjudicadas de acuerdo a su naturaleza y calidad.

### **Limites de responsabilidad:**

La regla 6 se refiere a los límites de responsabilidad del OTM, marcando una clara diferencia de fondo con el Convenio de 1980, no obstante su similitud con el esquema del artículo 18 del mismo, en cuanto a la cuantía del límite.

Así, la regla 6.1, al igual que las reglas de La Haya y de La Haya-Visby, prevé como límite de indemnización uno no superior a 666,67 DEG por bulto o a 2 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías dañadas o perdidas.

En la regla 6.2 se retoma la llamada “cláusula del contenedor”, en cuya virtud el consignatario o la persona autorizada para recibir la mercancía puede utilizar el tipo y número de unidades transportadas en el

interior del contenedor para efectuar el cálculo del límite de responsabilidad, pero con la condición de que las mismas unidades hayan sido declaradas expresamente en el DTM.

Otra excepción al principio de uniformidad de la indemnización está contenida en la regla 6.3, pues si el contrato de transporte multimodal no contiene trayecto marítimo o por aguas interiores, el límite de resarcimiento aumenta a 8,33 DEG por kilogramo de peso bruto.

Sin embargo, la norma que destruye a un posible régimen uniforme de responsabilidad es la regla 6.4, ya que dispone que, en el caso que el daño se hubiere presentado en un trayecto localizado del TM, se aplicará el límite de responsabilidad establecido en la convención unimodal o, en su defecto, la ley nacional imperativa que se hubiere aplicado si se tratase de un transporte unimodal. Se establece así una derogación del régimen uniforme, acogido en principio por las reglas. Un sistema de responsabilidad en red simplificado es aplicado por la convención unimodal o la ley nacional imperativa, respecto al trayecto en donde ocurrió el daño. Se diferencian estas reglas, notablemente, del Convenio de 1980, ya que éste último, para el caso de daño localizado sólo prevé la aplicación de la convención unimodal o la ley nacional imperativa cuando el límite es

superior al del sistema unitario (la del Convenio), mientras que las reglas en comento, en cambio, prevén dicha aplicación en cualquier caso.

De manera simple, la regla 6.5 señala que para el caso de retardo el límite de responsabilidad del OTM no podrá exceder al equivalente del flete que debía pagarse en virtud del CTM.

Respecto al cúmulo de responsabilidades, la regla 6.6 señala que éste nunca podrá superar los límites aplicables para el caso de pérdida total de las mercaderías.

El sistema propuesto respecto de la limitación de responsabilidad se hace complejo, más no inaplicable. Si bien aparecen tres sistemas entremezclados, se explican claramente las diversas hipótesis en que acaecerán cada una de ellas, permitiéndose de éste modo que al lado de un límite general (unitario) exista la posible aplicación de un límite superior (en red simplificado, al estilo del Convenio de 1980), como también, la aplicación, en caso de daño localizado, de los límites de convenciones unimodales (o ley nacional imperativa).

### **Decadencia del límite de responsabilidad:**

Por último, la regla 7 establece la decadencia del límite de responsabilidad en caso de probarse que el OTM efectuó personalmente actos u omisiones con el fin de producir perjuicios, de forma temeraria y a sabiendas de que probablemente sobrevendría la pérdida, el daño o el retraso.

Si bien se trata de un sistema nuevo, no exento de polémica, constituye un paso significativo de avance, siendo actualmente el sistema más orgánico y completo que se aplique al transporte multimodal.

### **2.6.3 Las condiciones aplicables a los documentos de transporte multimodal FIATA de 1994**

Para concluir el análisis del régimen de responsabilidad del OTM, haremos una breve referencia a las condiciones contractuales contenidas en el documento de transporte multimodal más difundido en la práctica comercial. Se trata del “*Fiata multimodal transport bill of lading*” (FBL)

elaborado por la FIATA (*Federation International des Associations des transitaires et assimilés*)

A pesar de que el FBL tiene como principal objetivo regular las obligaciones del freight forwarder, el artículo 2.1 define a éste de manera análoga al OTM. Tal similitud existe tanto con el artículo 1.2 de la Convención de Ginebra como con la regla 2.2. de la UNCTAD/ICC, por lo cual estas condiciones son plenamente aplicables para el caso de un OTM que las desee aplicar a su contrato de transporte.

La primera norma relativa a la responsabilidad la encontramos en el artículo 2 que precisa que el freight forwarder es considerado responsable, como si fueran suyos, de 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.

Al examinar la disposición fundamental sobre la responsabilidad del freight forwarder, es preciso poner de relieve que, con la nueva versión, la póliza FBL se diferencia notablemente de sus anteriores redacciones.

Como ya se ha dicho anteriormente, el documento retoma el sistema unitario de reglamentación de la responsabilidad contemplado por las reglas UNCTAD/ICC. En efecto, el Art. 6.2, en forma análoga a la regla 5.1, establece que el freight forwarder es responsable de la pérdida o el deterioro de la mercancía, así como de cualquier retardo en la entrega, si el evento que ha causado la pérdida, el deterioro o el retardo en la entrega se verifica mientras la mercancía se encontraba bajo su custodia, a menos que pruebe que no ha habido culpa o negligencia suya o de sus agentes, dependientes o de otra persona indicada en la cláusula 2.2, que haya causado o contribuido a causar la pérdida, el deterioro o el retardo en la entrega.

Es interesante anotar que también los redactores de la póliza FIATA (al igual que los de las reglas UNCTAD/ICC) han preferido adoptar la formulación de la norma relativa a la presunción de responsabilidad del operador de transporte acogida en las reglas de La Haya-Visby, y no la prevista en las reglas de Hamburgo y en la Convención de Ginebra de 1980.

Esta posición, de los redactores de las reglas UNCTAD/ICC, está motivada por el deseo de alinearse, en lo posible, con las actuales disposiciones imperativas del transporte marítimo internacional. La

naturaleza negocial de las condiciones generales, por una parte, y la escasa adhesión o incluso la no entrada en vigor de las reglas de Hamburgo y de la Convención de Ginebra respectivamente, por otra, hacen plausible creer que una posición divergente a las ya existentes tan solo habría introducido incertidumbre y problemas interpretativos.

El sucesivo párrafo 3º del artículo 6 resulta en cierto modo contradictorio.

En efecto, desde el punto de vista lógico jurídico no parece claramente conciliable la afirmación preliminar, de que *“los tiempos de arribo de las mercancías no están garantizados por el freight forwarder”*, con la especificación subsiguiente (por lo demás retomada literalmente por la regla 5.2 de la UNCTAD/ICC), en el sentido de que se verificará la entrega retardada de la mercancía cuando ésta no es entregada dentro de los términos expresamente acordados o, en ausencia de este acuerdo, dentro de los términos que serían razonablemente requeridos, según las circunstancias del caso, a un operador diligente.

Se debe considerar que este inciso, colocado in limine de la norma, no representa otra cosa que una mera cláusula de estilo, a menos que se

quiera poner en duda todo el orden del Art.6, y en particular negar la responsabilidad del freight forwarder por el retardo en la entrega de la mercancía. Para confirmar esta tesis, el Art. 6.4 retoma íntegramente la regla 5.3 de las reglas UNCTAD/ICC, estableciendo la presunción de pérdida de la mercancía, salvo prueba en contrario, cuando ésta no ha sido entregada dentro de los noventa días a partir de la fecha preestablecida.

La disposición que más expresa el carácter innovador de la póliza que nos ocupa es el artículo 8. En efecto, al abandonar éste el sistema de limitación de responsabilidad acogido en las versiones precedentes y retomar de manera íntegra el adoptado en las reglas UNCTAD/ICC de 1991, se está estableciendo un criterio articulado y orgánico para determinar el límite de responsabilidad. Según si el transporte multimodal comprende un trayecto marítimo o de aguas interiores. El artículo 8.3, establece un límite de 666,67 DEG por bulto o unidad, o 2 DEG por kilogramo. En el caso que no se incluya tales trayectos en el TM, el artículo 8.5 fija el límite en 8,33 DEG por kilogramo. Si, por último, el daño se verifica en un trayecto localizado del transporte, al igual que la regla 6 de la UNCTAD/ICC, se establece la aplicación del límite de responsabilidad contemplado en la Convención unimodal, o en su defecto, de la ley nacional

imperativa que se aplicaría si se hubiese celebrado para ese determinado trayecto un contrato de transporte unimodal.

Para el caso de daños por retardo, la responsabilidad del freight forwarder, de acuerdo a la cláusula 8.7 prevé un límite de dos veces el valor del flete. Sin embargo, el cúmulo de resarcimientos debidos no podrá ser, en todo caso, superior a los límites aplicables en caso de pérdida de la mercancía, según lo dispuesto en el artículo 8.8.

Con relación a la prescripción de la limitación, éste último artículo de las condiciones Fiata dispone que ella operará cuando resulte que el daño deriva de un acto u omisión del freight forwarder, ejecutado con la intención de producir ese daño o imprudentemente y con la conciencia de la probable ocurrencia de la pérdida, deterioro o daño.

El artículo 11 de las condiciones, contempla la facultad del freight forwarder, sin previo aviso al “merchant” o consignatario, de transportar la mercancía sobre o bajo cubierta. Pero, la facultad discrecional más importante es la de escoger y sustituir los medios, el itinerario y los procedimientos para el manipuleo, el almacenaje y el transporte de la mercancía.

En caso de que el destinatario dilate o rechace tomar en consignación las mercancías, el artículo 12 faculta al freight forwarder para que deposite las mercancías con un tercero, de manera tal que se le absuelva de responder por riesgos, los cuales le corresponde asumir al propio destinatario.

Para seguridad del freight forwarder, a diferencia de las reglas UNCTAD/ICC de 1991, el artículo 14 de las condiciones establece un privilegio en su favor, sobre las mercancías y sobre cualquier otro documento relativo a ella.

Relativo a los avisos por daños, las condiciones Fiata distinguen en su artículo 16, los daños aparentes y los ocultos. En el primer caso, la noticia deberá ser proporcionada por escrito en el momento de la entrega de la mercancía; en el segundo, el aviso debe efectuarse por escrito dentro de los seis días siguientes a la entrega de la mercancía al destinatario.

La acción de resarcimiento prescribe, conforme al artículo 17 de las condiciones, en el plazo de nueve meses a partir de la entrega de la mercancía.

En cuanto al tema de la jurisdicción y leyes aplicables, el artículo 19 establece que las acciones en relación con el freight forwarder sean deducidas sólo en el lugar sede de su actividad y deben decidirse de conformidad a la ley del país en el cual desarrolla sus actividades comerciales. Frente a la indicación en el reverso de la póliza, del lugar sede de las actividades, sin adjetivos como “principal” o “preferente”, es aconsejable exigir aquellas, para evita cualquier duda interpretativa en relación con la sede en donde se ventilaría la litis.

La gran característica que presentan esta versión de las condiciones, es que no presentan grandes diferencias con el otro cuerpo normativo en uso (las reglas UNCTAD/ICC de 1991) ni con el Convenio de 1980, lo que permite señalar que el camino señalado por estos institutos, especialmente en la existencia de un régimen uniforme de reglamentación de la responsabilidad del OTM, va en la dirección correcta y permite vislumbrar un mejor ánimo para su mayor uso, en el caso de las reglas, y para su ratificación y entrada en vigencia en el caso del Convenio.

## **3. REGULACIÓN INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MULTIMODAL**

### **3.1 Introducción**

Para una adecuada comprensión de éste apartado se presentará a continuación una referencia histórica sobre la reglamentación del TM, la cual abarcará el período previo al año 1980, para luego desarrollar brevemente las diversas normativas que se han firmado y publicado desde entonces hasta la actualidad.

### **3.2. Síntesis histórica**

La reglamentación internacional uniforme del transporte encuentra sus primeros indicios en las conferencias del *Comité maritime international*, que tuvieron lugar en París en 1937 y en Amberes en 1947 de la ICC.

Durante el curso de ésta última, el presidente de la Asociación sueca de Derecho Marítimo, Algot Bagge, propuso la institución de una comisión internacional para el estudio de un proyecto de convención uniforme de aplicación voluntaria.

En 1949, Bagge presentó a ésta comisión un proyecto que fue desechado, sin ser examinado, a causa de la complejidad de posiciones en el seno de la *International Chamber of Commerce* (ICC) respecto a la oportunidad de adoptar en esta materia una reglamentación uniforme.

Es preciso aclarar, en todo caso, que en aquel momento no existía la idea de TM tal como se conoce en la actualidad y como se presenta en éste trabajo, sino que se hablaba del transporte combinado o intermodal, antecedentes directos de la institución en estudio.

En 1949, por iniciativa del mismo Bagge, el *Sous-Comité des usages* de la ICC elaboró un proyecto de Convenio, de aplicación voluntaria, que preveía una régimen de responsabilidad plural. Este proyecto, por un lado, establecía la aplicación de las convenciones unimodales en caso de que la pérdida o deterioro se hubiere producido en un trayecto determinado del transporte de mercancías, y, por el otro lado, la aplicación del régimen

uniforme en caso de que no fuera posible establecer el trayecto del recorrido en el cual se produjo la pérdida o deterioro.

Estos proyectos no tuvieron consecuencias y sólo en 1965 otro organismo internacional el *Institut international pour l'unification du droit privé* (Unidroit), retomó el examen de la cuestión. Se elaboró un primer proyecto de normativa que, probablemente inspirado en la noción francesa de *commissionnaire de transport*, identificaba un único agente, el *transporteur principal*, quien debía asumir por sí sólo la obligación de efectuar el transporte en su integridad. Preveía el proyecto, además, un título único de transporte, así como normas sobre la jurisdicción y sobre la nulidad de cláusulas contrarias a la misma convención.

Ese mismo año, el tema en cuestión fue estudiado también por el *Comité Maritime International* (Cmi), el cual instituyó una nueva comisión internacional encargada de profundizar en el problema, con especial atención al transporte mediante contenedores, transporte que, entre tanto, había tenido un notable desarrollo en la práctica del transporte comercial.

Así, en 1967 se diseñaron dos proyectos alternativos de Convenio: el primero basado en un régimen de responsabilidad unitario de carácter

objetivo (*Oxford draft*); y el segundo, también fundado en un régimen de responsabilidad unitario, pero basado en la culpa e inspirado en las normas que regulaban el transporte terrestre (*Genoa draft*). Sin embargo, y pese al esfuerzo, estos proyectos tampoco corrieron con suerte, razón por la cual se elaboró otro proyecto, el *network draft*, que, en lugar de prever un régimen unitario de la responsabilidad, se fundaba en un sistema plural (llamado “en red”).

Este último proyecto tuvo buena acogida entre los agentes marítimos y fue examinado en la siguiente conferencia del Comité marítimo internacional, en Tokio en 1969, constituyendo así la base fundamental de un nuevo texto, las Reglas de Tokio que acogía plenamente el sistema *network*.

La diferencia entre los textos residía en la naturaleza comercial de las Reglas de Tokio.

Aún así, se había llegado a un texto insatisfactorio, pues establecía el sistema de responsabilidad plural el cual iba a ser de aplicación facultativa.

Dado lo anterior se realizaron una serie de mesas redondas entre los expertos y diversas organizaciones que operan en el sector y, en especial,

entre los representantes de la Organización marítima internacional, el Unidroit y la ICC, orientadas a combinar las reglas de Tokio y el proyecto Unidroit. Al término de las sesiones de trabajo, en 1972, se llegó a la elaboración de un proyecto de Convenio de aplicación voluntaria denominado *Transport combiné de merchandises* (Tcm), el cual fue sometido a la consideración de la Icao (*International civil aviation organisation*), de la Imco (*Interngovernmental maritime consultative organisation*) y del Ecosoc (*Economic and social council of the United Nations*).

Estas organizaciones expresaron juicios críticos sobre el proyecto Tcm, a tal punto, que en la sucesiva *Container conference* convocada en Nueva York en 1972, ni siquiera fue examinado.

El fracaso del proyecto Tcm, sin embargo, no impidió el camino hacia la elaboración de un Convenio sobre la materia. En efecto, al año siguiente, la misma Ecosoc encargó al *Comité de la Naciones Unidas para el Comercio, la Asistencia y el Desarrollo* (UNCTAD) la elaboración de un proyecto de Convenio en materia de transporte multimodal de mercancías (Resolución 1734 del 10 de Enero de 1973).

Mientras se buscaba el acuerdo para definir una normativa obligatoria en el marco estatal, las partes comerciales requerían cada vez más de servicios de transporte internacional. Los operadores de transporte empezaron a proponer sus propios documentos de transporte contractuales, de carácter privado. Para evitar la profusión de documentos con condiciones distintas, las partes comerciales se reunieron en la Cámara de Comercio Internacional (ICC), para elaborar unas reglas de aceptación internacional y de uso voluntario. Así aparecieron las reglas UNCTAD/ICC sobre transporte combinado de 1973, las que a su vez sufrieron una revisión para llegar a su texto definitivo en 1975. Estas se basaban en el patrón de las reglas de Tokio de 1969, preparadas por la Cmi, y en el proyecto del Convenio sobre transporte multimodal internacional de mercancías (proyecto Tcm) elaborado por la Unidroit, acogiendo el sistema de responsabilidad del operador de transporte multimodal llamado en red. Conviene mencionar que las reglas de 1975 sirvieron de fuente a los conocimientos BIMCO o el conocimiento FIATA.

La doctrina, si bien reconocía la aptitud de las reglas para desempeñar una función útil, no había dejado de señalar sus dudas respecto de la normativa planteada, habida consideración de su naturaleza negocial.

Así, respecto de la norma I (que preveía la nulidad de las cláusulas derogatorias de reglas mismas) se indicaba, acertadamente, que esta disposición era frecuente y útil en las convenciones internacionales en materia de transporte, dado su contenido imperativo y vinculante. A pesar de lo anterior, ésta regla no era aplicable en el contexto de una reglamentación negocial destinada a ser contrato y con preeminencia de la voluntad de las partes. Igual principio era aplicable para desacreditar la reglamentación contenida sobre responsabilidad extracontractual (regla 16) o respecto de consagrar un término de prescripción más breve (regla 19) distinto del previsto en las convenciones internacionales o la legislación interna, pues en caso de controversia, primarían éstas últimas.

A pesar de estas críticas, las reglas UNCTAD/ICC de 1975 tuvieron gran aceptación y amplia difusión en la práctica de los tráficos comerciales internacionales, y fueron incorporadas en varios documentos de transporte ampliamente utilizados en el comercio. (Las aludidas pólizas FIATA o COMBIDOC).

Mientras esto sucedía los Estados comenzaron los trabajos, en el seno de la UNCTAD, que culminaron en 1980 con la aprobación del

Convenio de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, cuya historia y principales aspectos pasamos a analizar a continuación.

### **3.3. Convenio de Naciones Unidas sobre transporte multimodal internacional de mercancías de 1980**

La antes citada resolución 1734 del 10 de Enero de 1974 del Ecosoc encargó a la UNCTAD la realización de estudios, en coordinación con otros organismos internacionales y las comisiones económicas regionales, sobre todas las materias relacionadas con el transporte internacional combinado de mercancías. Asimismo, la resolución solicitaba que la UNCTAD estableciera un *Intergovernmental preparatory group* (IPG) para la elaboración de un proyecto preliminar del convenio. La unidad especializada de la UNCTAD a la cual se encomendó la tarea fue la Junta de Comercio y Desarrollo, que estableció el IPG en virtud de su decisión 96 (XII) del 10 de Mayo de 1973. Dentro de esta IPG se encontraban delegaciones que representaban a los países industrializados occidentales (grupo B), a los países industrializados del Este (grupo D) y a los países en

vías de desarrollo (grupo de los 77), incluyendo éste último a los países latinoamericanos.

Los países latinoamericanos pudieron discutir el tema a través de tres reuniones subregionales convocadas por la CEPAL (Comisión Económica de Naciones Unidas para América Latina y el Caribe) en Junio de 1972. Estos esfuerzos dieron sus primeros frutos en el primer período de sesiones del IPG (Octubre-Noviembre de 1973). Antes de que se iniciara el segundo período de sesiones de dicho grupo (11-21 de Noviembre de 1973) y para proseguir el trabajo realizado en las reuniones anteriores, se realizaron adicionalmente dos reuniones: en Lima del 7 al 12 de Octubre de 1972 en el marco de la 2ª reunión del Consejo de Integración Física de los países miembros del Acuerdo de Cartagena y, en Mar del Plata del 21 al 30 de Octubre de 1974 en la 1ª Reunión regional latinoamericana preparatoria del Convenio Internacional de Transporte Multimodal.

Ya en el seno del IPG y en razón de que algunos de los países del grupo de los 77 no habían examinado con antelación los problemas originados en el primer período de sesiones, los representantes latinoamericanos lograron utilizar su conocimiento común de dichos asuntos y el adquirido en las reuniones adicionales antes señaladas, para

persuadir a dichos miembros de la necesidad y conveniencia de contar con un convenio de transporte multimodal y participar activamente. La idea era en definitiva crear un bloque común para que las nuevas tecnologías de transporte, basadas en el multimodalismo y la unitarización, fueran usadas con arreglo a sus intereses y aspiraciones.

El IPG celebró seis períodos de sesiones entre los años 1973 y 1979. En el último período de sesiones, celebrado entre el 21 de Febrero y el 9 de Marzo de 1979 en el Palacio de las Naciones en Ginebra, el IPG adoptó una resolución en la que formulaba una recomendación para la celebración de una conferencia de plenipotenciarios sobre un convenio relativo al transporte multimodal a principios de 1979, así como la reanudación de la conferencia, proponiendo el texto de un Convenio de Transporte Multimodal Internacional.

Conviene destacar aquí los principales problemas que debió sortear el grupo redactor durante la elaboración del Convenio. El primero motivo de diferencia entre los grupos de trabajo, al igual que en las fases anteriores de elaboración de los diferentes proyectos, se produjo por la elección entre el sistema de responsabilidad uniforme y el sistema plural o network. Los representantes de los países pertenecientes a los grupos B y D estaban por la

adopción del sistema network, mientras que los representantes de los países en vías de desarrollo y algunos países industrializadas eran favorables al sistema de responsabilidad uniforme. Un segundo problema, de particular importancia, estaba constituido por la naturaleza obligatoria o facultativa del Convenio. Hay que recordar que, hasta la primera sesión de la Conferencia Diplomática, convocada para Noviembre de 1979, es decir luego de tres años de trabajo del IPG, aún no se había decidido definitivamente sobre el carácter imperativo o facultativo del Convenio. El tercer problema consistía en la posibilidad de conflictos entre el Convenio multimodal y las convenciones unimodales en vigor. Finalmente el último problema de importancia residía en una petición de los países del grupo de los 77 en el sentido de incluir en el Convenio disposiciones dirigidas, especialmente, a la reglamentación de la figura del OTM y de las operaciones de aduana. Todos estos problemas fueron objeto de reparo por países como Reino Unido, Japón, Estados Unidos, España, Francia y Argentina, por nombrar sólo algunos de los más representativos.

Pese a estos problemas, finalmente se aprobó en la conferencia de plenipotenciarios, llevada a cabo en Mayo de 1980, el texto definitivo del

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

Su contenido se divide de la siguiente forma:

- **Parte I**

- Disposiciones generales**

- En esta parte se contemplan definiciones de conceptos relativos al TM, ámbito físico de aplicación del Convenio en relación con los contratos, aplicación obligatoria del Convenio y reglamentación y control del TM.

- **Parte II**

- Documentación**

- Esta sección regula específicamente el documento de transporte multimodal, su emisión, tipos, contenido y valor probatorio.

- **Parte III**

- Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal**

- Aquí se extiende, en forma exhaustiva, en la regulación de uno de los aspectos primordiales del TM. Analiza el período de responsabilidad, su

fundamento, limitaciones, régimen de daños localizados y responsabilidad extracontractual.

- **Parte IV**

**Responsabilidad del expedidor**

Del mismo modo que regula al OTM, el convenio en esta parte establece disposiciones sobre responsabilidad del expedidor, sus agentes y mercancías.

- **Parte V**

**Reclamaciones y acciones**

En esta parte se regulan los avisos por pérdidas o daños, que el OTM debe efectuar, régimen de prescripción, jurisdicción y arbitraje.

- **Parte VI**

**Disposiciones complementarias**

Regula la libertad de las partes para incluir en el contrato otras estipulaciones, la aplicación de la avería gruesa, la aplicabilidad de otros convenios, la unidad de cuenta y su conversión.

- **Parte VII**

**Cuestiones aduaneras**

Aquí el Convenio presenta un anexo que trata específicamente sobre cuestiones aduaneras relativas al TM.

- **Parte VIII**

**Cláusulas finales**

Esta sección trata todas las materias relativas a la ratificación, reservas, revisión, enmienda y otros aspectos necesarios para hacer operativo el Convenio en sí. Lo más importante está, a nuestro juicio, en el artículo 36 donde se regula la entrada en vigor del Convenio, estableciendo la exigencia de que 30 Estados deben firmarlo sin reservas de ratificación, aceptación o aprobación.

- **Anexo sobre cuestiones aduaneras aplicables al Transporte Multimodal Internacional de Mercancías**

Este anexo tiene por objeto uniformar y clarificar conceptos aduaneros aplicables al TM, a fin de que éste sea lo más eficaz posible. Son 6 artículos relativos a definiciones, libertad de tránsito, facilitación de

tránsito de mercancías y aceptación del DTM por parte de la autoridad aduanera.

En nuestro país, el texto aprobado, fue presentado a la Junta de Gobierno el 17 de Agosto de 1981, lo que finalmente la ratificó mediante decreto supremo publicado en el Diario Oficial el 4 de Agosto de 1982.

Hasta la fecha el convenio ha sido ratificado por 10 países, entre los que destacan México, Chile, Venezuela, Noruega y Marruecos. Es evidente que a éste ritmo de ratificación no se vislumbra a corto plazo su entrada en vigencia, perjudicando claramente la implantación del transporte multimodal como medio de desarrollo para todos los países del orbe.

### **3.4. Las reglas UNCTAD/ICC de 1991 para documentos de transporte multimodal**

Revisado el origen del Convenio de Naciones Unidas, conviene exponer los esfuerzos de las organizaciones privadas con el objeto de uniformar las prácticas comerciales, en particular, los documentos de transporte multimodal, y como consecuencia los contratos que ellos acreditan.

Como se expresó anteriormente, ya en 1975 existía una versión de las reglas, publicadas por la ICC (International Chamber of Commerce o Cámara Internacional de Comercio), organismo que había trabajado en conjunto con la UNCTAD, y cuya redacción se encontraba basada en las reglas de Tokio, acogiendo el sistema de responsabilidad del OTM llamado en red. Existían normas las cuales preveían el caso en que ocurriera la pérdida o el deterioro de las mercancías en fases desconocidas del transporte (reglas 11 y 12). Normas aplicables en el caso contrario, esto es, cuando se conociera el tramo del transporte donde se produjo la pérdida o deterioro de la mercancía (regla 13). A pesar de estas y otras críticas las reglas tuvieron gran éxito en las prácticas comerciales.

La posterior elaboración del mencionado Convenio de Ginebra de 1980 sobre TM significaría la superación de la necesidad de existencia de un sistema de normas pactadas. Sin embargo, la no entrada en vigor del Convenio después de más de 10 años de su ratificación, llevó a la ICC a la elaboración de una nueva versión de las reglas, motivadas principalmente por la incompatibilidad de la versión anterior con las nuevas condiciones del mercado (uso intensivo de los contenedores, intercambio electrónico de datos) y por las nuevas necesidades y prácticas del comercio internacional (just in time, etc.). Bajo esta inspiración, y con la ayuda de la UNCTAD, poseedora de un mandato de los gobiernos para elaborar un documento de transporte multimodal y considerando los trabajos de la ICC, la existencia de documentos FIATA, BIMCO y otros que regulaban el TM, se iniciaron los trabajos para una nueva versión de las reglas.

De estos trabajos resultan la nueva versión de las reglas UNCTAD/ICC, que bajo el nombre de *Reglas Uniformes Relativas al Documento de Transporte Multimodal*, fueron acordadas en París el 11 de Junio de 1991. Ellas están destinadas al uso voluntario de las partes comerciales, y entraron en vigencia el 1º de Enero de 1992. Su contenido se encuentra conforme y es compatible con la última versión de las prácticas y

costumbres uniformes sobre créditos documentarios (ICC/UCP 500). La primera aplicación de las reglas se produjo en Agosto de 1993 a través de los documentos FIATA y BIMCO.

Estas Reglas constituyen la primera propuesta, posterior al Convenio de TM, para regular las obligaciones de las partes en un contrato de transporte multimodal. Su primera fuente proviene, eso sí, del mismo Convenio ya que retoma el sistema de responsabilidad unitaria acogido en él, además del planteamiento general de la regulación multimodal. Reconoce al mismo tiempo, como fuente, a las reglas de La Haya y de La Haya-Visby en dos importantes materias como lo son la limitación de responsabilidad y los peligros exceptuados

Se obtuvo, de este modo, una normativa comercial particularmente compleja, que hace evidente los esfuerzos de los redactores para generar reglas compatibles con las disposiciones imperativas del transporte marítimo internacional, actualmente en vigor.

El nuevo texto de las reglas contiene:

- I.) Disposiciones de carácter general sobre ámbito de aplicación y definiciones de uso frecuente (reglas 1 y 2). Entre éstas últimas llama la atención que se omita la definición de transporte multimodal.
- II.) Disposiciones sobre el valor probatorio del documento de transporte multimodal (*MT document*) (regla 3).
- III.) Disposiciones en materia de responsabilidad del OTM y sus respectivas limitaciones o términos (reglas 4,5,6 y7). Aquí se encuentra el mayor desarrollo de sus redactores y también la notoria mezcla de estatutos jurídicos. Por ejemplo, la regla 4, del mismo modo que los artículos 14 y siguientes del Convenio, establece la responsabilidad del OTM por el período durante el cual tiene bajo su cargo la mercancía. El segundo párrafo de la regla 4 establece la responsabilidad del OTM por los actos u omisiones de sus agentes o dependientes, incluyendo a todos los sujetos a los cuales ha recurrido para la ejecución del contrato. Sin embargo, en la regla siguiente, la 5<sup>a</sup>, lejos de retomar el criterio acogido en el Convenio de Hamburgo y en el Convenio de TM acerca de la prueba liberatoria de

responsabilidad, gira hacia el mecanismo más oneroso previsto en las reglas de La Haya y de La Haya-Visby. En éste sentido el OTM no sólo debe probar su diligente comportamiento y el de sus auxiliares, sino que también proporcionar la prueba específica del daño y que éste no se produjo por su culpa o la de sus auxiliares. Otra situación de divergencia entre los textos se produce en la regla 6 al tratar de la limitación de responsabilidad. Si bien toma la estructura consagrada en el Convenio, difiere en lo sustancial, esto es, en cuanto a la cuantía de la limitación ya que las reglas consagran un límite superior a 666,67 DEG por bulto o unidad o a 2 DEG por kilogramo de peso bruto. Otro aspecto importante se encuentra en el cuarto párrafo de la regla 6, en donde se prevé que en caso que el daño a la mercancía sea localizado en un trayecto determinado, se aplicará el límite de responsabilidad establecido en la convención unimodal o, en su defecto, en la ley nacional imperativa que se hubiere aplicado si para el trayecto se hubiese firmado un contrato unimodal. Esto no es otra cosa que la derogación del régimen uniforme, acogido en principio por las reglas, pues se regula la aplicación de un sistema de red simplificado.

- IV.) Disposiciones en materia de responsabilidad del remitente (regla 8).
- V.) Disposiciones en materia de prescripción, aplicabilidad de las reglas a las acciones por responsabilidad aquiliana o a los agentes y dependientes del OTM, y sobre la ley imperativa (reglas 10, 11, 12 y 13). Interesante es el término de prescripción establecido de 9 meses, contrastando con los 2 años del Convenio. Su ventaja reside en dar la posibilidad cierta al OTM de hacer efectiva la responsabilidad del porteador unimodal, ya que todas las convenciones unimodales establecen plazos de prescripción superiores a un año.

Merece destacar que la puesta en vigencia de las reglas de Hamburgo han originado una nueva situación, ya que las reglas UNCTAD/ICC son de adhesión voluntaria y su aplicación queda, por lo tanto, supeditada a la normativa nacional o internacional imperativa. En otros términos, el OTM no puede ampararse en las reglas en cuestión para evitar la aplicación de una norma nacional que, por ejemplo, haga responsable al porteador por las demoras en la entrega o que le permita eximirse de responsabilidad, refiriéndose al artículo IV de las reglas de La Haya. Por lo tanto, cuando la

transacción comercial atendida por el OTM está sujeta a las reglas de Hamburgo, los límites de responsabilidad de dicho convenio se aplicarán en lugar de las contempladas en las reglas UNCTAD/ICC, por ejemplo, en materia de exoneración de responsabilidad por falta náutica o incendio.

Es importante advertir que las antiguas reglas (UNCTAD/ICC de 1975) ya no cuentan con el respaldo de la ICC y ello permite que los bancos rechacen aquellos documentos que se basen en la versión antigua. Para esto último, la ICC ha establecido un Comité de revisión del conocimiento de embarque, la cual se encarga de verificar que los documentos que le sean presentados se encuentren conformes a las nuevas reglas, y autoriza, en definitiva, que los documentos verificados lleven el logotipo de la institución.

El régimen del CTM contenido en la nueva versión de las reglas UNCTAD/ICC, si bien presenta ciertos aspectos discutibles, constituye un gran paso hacia delante, transformándose en el sistema más orgánico y completo de reglamentación del TM, mientras el Convenio no entra en vigencia. Las reglas entregan una respuesta oportuna y consensuada, con grandes posibilidades de convertirse en un referente para la materia, por el sólo hecho de ser el resultado de la negociación de las partes involucradas

en el TM, tanto públicas como privadas. Ha logrado despertar así, nuevamente, el interés en la adopción de una legislación unitaria en materia de TM. Por ejemplo tenemos:

- Acuerdo Parcial para la facilitación del Transporte Multimodal Internacional del MERCOSUR, de Diciembre de 1994.
- La reunión de Ministros de Transportes del Cono Sur en 1996, que aprobó el Acuerdo Regional sobre Transporte Multimodal Internacional de América del Sur (Acuerdo Regional, Resolución 23)
- El Gobierno de la India en 1992 con su *Multimodal Transport of Goods Ordinance 1992*.
- La República Federal Argentina con su Ley 24.921 de 1998 con su Ley de Transporte Multimodal de Mercancías.
- El Gobierno de Brasil con su Ley 9.611 de 1998, sobre disposiciones sobre Transporte Multimodal de Cargas.

### **3.5. El documento de transporte multimodal FIATA de 1994**

Dentro de los institutos jurídicos que regulan al TM, especial importancia actual tienen las condiciones contractuales incluidas en los documentos de transporte multimodal. Sin duda alguna, uno de los más significativos esquemas regulatorios se encuentra en el FIATA *multimodal transport bill of lading* (FBL), elaborado por la *Federation internationale des associations des transitaires et assimilés* (FIATA), que en la práctica ha obtenido una amplia difusión como reconocimiento mundial, en particular por parte de la ICC.

Desde la primera versión de los documentos FBL, alrededor de los '70, sus redactores se basaron en las reglas elaboradas por la ICC. Posteriormente sufrieron diversas modificaciones para integrarles las variantes introducidas por las reglas UNCTAD/ICC y, a la vez, hacerlas más acorde a las necesidades del tráfico comercial.

La última versión de los documentos FBL data de 1994, la cual fue redactada, nuevamente, bajo el alero de las reglas UNCTAD/ICC de 1991. Mientras que la versión anterior, de 1984, respondía al sistema network, al

igual que las reglas UNCTAD/ICC de 1975, la nueva versión, que retoma de manera íntegra las reglas de 1991, acoge el sistema unitario de reglamentación de la responsabilidad.

El nuevo texto de la póliza, tras enumerar las definiciones de los términos más significativos, contiene:

- I.) Normas sobre el ámbito de aplicación de las condiciones de la póliza y sobre las obligaciones asumidas por el freight forwarder (artículo 1 y 2).

Especial atención merece el artículo 2.1, en cuanto señala las obligaciones adquiridas por éste:

- a) *Se compromete a ejecutar y/o hacer realizar a su nombre la totalidad del transporte desde el lugar del recibo de la mercancía, señalado en la póliza, hasta el lugar de entrega de la mercancía, también indicado en el FBL.*
- b) *Asume la responsabilidad, tal como se indica en las condiciones.*

Esta norma fundamental define al freight forwarder con un carácter sustancialmente análogo al OTM previsto tanto en el Convenio (artículo 1.2) como en las reglas UNCTAD/ICC (regla 2.2). A continuación, el artículo 2.3 de las condiciones FBL, contempla la responsabilidad del freight forwarder por los actos u omisiones de sus empleados y por aquellas personas a quienes recurre para ejecutar el contrato, recogiendo casi literalmente la norma contenida en el artículo 15 del Convenio.

II.) Normas sobre el valor probatorio del documento FBL (artículo 3).

De manera similar al artículo de las reglas UNCTAD/ICC, aquí se consagra el principio de la imposibilidad de prueba en contrario respecto de la presunción *prima facie evidence* cuando la póliza ha sido remitida al destinatario quien ha actuado de buena fe.

III.) Normas sobre las obligaciones del merchant (artículo 4 y 5).

En las definiciones contenidas en las condiciones se señala al *merchant* como el cargador, el consignatario, persona que recibe o el

propietario de las mercancías. También de manera análoga a la regla 8.1 de las reglas UNCTAD/ICC establece que el merchant le debe garantizar al freight forwarder, en el momento de la entrega, la descripción exacta de las mercancías.

IV.) Normas sobre responsabilidad del freight forwarder y sus limitaciones (artículo 6 y 8).

Aquí se demuestra con mayor fuerza el apego a las reglas UNCTAD/ICC, pues se asume el sistema de responsabilidad unitario de éstas y además las normas relativas a la presunción de responsabilidad del operador recogidas de las reglas de La Haya y de La Haya-Visby. El fundamento de esta regulación está, al igual que en las reglas UNCTAD/ICC, en el carácter comercial de las condiciones FIATA y la no entrada en vigor del Convenio. A través de esta regulación, similar a las reglas UNCTAD/ICC, se busca evitar la confusión e incertidumbre de tener dos regulaciones de carácter voluntario que contemplen normas disímiles.

V.) Normas sobre las cláusulas Paramount (artículo 7).

En esta parte, el artículo 7.1, consagra el principio de que las condiciones FBL carecerán de efecto en el caso que entren en conflicto con disposiciones imperativas de convenciones internacionales o legislaciones nacionales aplicables. Pero, a continuación, establece la primacía de las reglas de La Haya o de La Haya-Visby, además del acta de transporte de mercancías por mar de Estados Unidos (Cogsa). Sin embargo, estas disposiciones carecen de sentido dado el principio general consagrado en su encabezado. El único caso de primacía de norma es la aplicación discrecional del Cogsa al transporte de mercancías sobre cubierta, si es que hay indicación expresa en tal sentido en la póliza.

VI.) Normas sobre aplicabilidad de las condiciones FBL a:

- i) las acciones por responsabilidad aquiliana o extracontractual (Art. 9)
- ii) los agentes y dependientes del freight forwarder (artículo 10).

VII.) Normas sobre privilegios a favor del freight forwarder respecto la mercancía y cualquier otro documento relativo a ella.

Esta disposición, no incluida en las reglas UNCTAD/ICC ni en el Convenio, es de especial importancia ya que clarifica una situación que muchas veces crea problemas al no contemplarse en forma expresa dicho derecho.

VIII.) Normas sobre prescripción (artículo 17), invalidez parcial de las condiciones (artículo 16), y sobre la jurisdicción y legislación aplicable (artículo 19).

En materia de prescripción acoge el término de 9 meses, contemplado en las reglas UNCTAD/ICC.

Es preciso aclarar que, a pesar del título de “*standard conditions governing the Fiata multimodal transport bill of lading*”, estas condiciones también son aplicables en el caso de que el freight forwarder recurra a un único medio de transporte. La aplicabilidad de las condiciones a los transportistas unimodales estaba ya prevista en la versión precedente de

1984 (artículo 1) y ha sido confirmada por el nuevo texto de las reglas UNCTAD/ICC de 1991 (regla 1.1).

Del análisis de las condiciones aplicables a los documentos FBL, aparece que se inspiran en las reglas UNCTAD/ICC de manera evidente y que, por otra parte, las mismas reglas están inspiradas en gran medida en el Convenio de 1980. Puede fácilmente concluirse que el nuevo texto de las condiciones FIATA refleja, desde numerosos puntos de vista, el régimen establecido por el Convenio de transporte multimodal. Esto resulta especialmente positivo, puesto que si las nuevas condiciones FIATA alcanzan masiva difusión en los tráficos internacionales (al igual que las anteriores versiones) es fácil de imaginar que la adopción mundial de este nuevo régimen y, en particular del sistema uniforme de reglamentación de la responsabilidad del operador de transporte, terminará por acercar a los agentes y los expedidores a este nuevo sistema de transporte. De éste modo se facilitará (desde la óptica de una necesaria y deseable uniformación del régimen regulatorio del TM) la entrada en vigencia del Convenio de TM de 1980.

### **3.6. Normativas regionales del transporte multimodal**

#### **3.6.1. Legislaciones nacionales que regulan el transporte multimodal**

Si bien la presencia de leyes nacionales especializadas en el TM es más bien escasa en nuestro continente, merecen la pena destacarse 5 cuerpos que se han preocupado de regular el transporte de quo, y que son:

1. Decreto 1628 sobre Transporte Combinado de Venezuela de 1976.
2. Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional de México de 1982
3. Ley 9.611 de 1998 que contiene Disposiciones sobre el Transporte Multimodal de Cargas de Brasil.
4. Código de Comercio de Chile, Libro III, Título V, párrafo 4º, artículos 1041 y siguientes.
5. Ley 24.921 de 1998 sobre Transporte Multimodal de Mercaderías de Argentina.

A continuación expondremos, brevemente y en forma referencial, algunas de estas normativas.

### **3.6.1.1. Ley 24.921 de la Republica Federal Argentina de 1998, sobre Transporte Multimodal de Mercaderías**

Esta ley se encuentra vigente en el vecino país a partir de su publicación en el Boletín Oficial de fecha 12 de Enero de 1998.

Esta ley sólo rige en el caso de transporte de mercancías dentro del país o en caso de importación de las mismas. Una de sus características es que hace necesario identificar los bultos o piezas, incorporando el concepto de “unitarización” para ordenar y acondicionar la mercadería en unidades de carga para su correcto transporte, estableciendo como unidad de carga el “bulto”. El objeto es facilitar la identificación o individualización de la carga con independencia del embalaje. Para lo anterior el contenedor cumplirá con la descripción de bulto si está individualizado como unidad de carga en los términos del artículo 24 que dice “*Cuando la mercadería fuera*

*acondicionada en un contenedor, en una paleta o en otro artefacto utilizado para la unitarización de la mercadería, cada bulto o unidad de carga asentado en el documento de transporte multimodal como incluido en dicho contenedor, paleta o artefacto similar, será considerado para establecer la limitación de la responsabilidad por bulto o pieza”.*

En cuanto al contenido del DTM, coincide la ley con los contratos de transporte o conocimientos de embarque de habitual uso, al igual que la necesidad de nombrar a lo menos la persona que expide la mercancía, quien la debe recibir y el itinerario del transporte.

Lo novedoso de esta ley es que incorpora una fecha o plazo de entrega de la mercadería siempre y cuando así se hubiera previsto en el contrato, en forma expresa. Pero, al mismo tiempo la ley no obliga a establecer un momento para la entrega. Para el caso de no existir un plazo expresamente convenido se tomará como referente el tiempo de entrega de un operador multimodal diligente y se dará por perdida la mercadería que no sea entregada pasados los 90 días de la expiración de la misma.

Respecto a la responsabilidad, el operador de transporte multimodal es solidariamente responsable con el transportista efectivo o con el titular de la estación de transferencia o con el depositario. A pesar de lo anterior el

OTM siempre mantendrá el derecho de repetición respecto a estos últimos cuando se acredite en qué modo de transporte o en que estación de transferencia se produjo el daño, la pérdida o la demora.

Lógicamente se extiende la responsabilidad a los empleados o agentes o cualquier persona cuyos servicios sean contratados para cumplir el contrato, pero en todos los casos de daños localizados se establece un límite de responsabilidad. La indemnización, si se demuestra que el daño por la pérdida total o parcial, la avería o la demora en la entrega, se produjo en los modos acuático o aéreo, no excederá los límites fijados por las normas específicas aplicables a esta materia. Cuando no se pudiera identificar el momento, o cuando se produzca en los modos ferroviarios o carreteros, la indemnización no excederá de 400 pesos argentinos oro por bulto afectado. Si se tratase de mercadería a granel se fija el mismo monto de indemnización por unidad de flete.

También se fijan, en esta ley, obligaciones expresas del expedidor y los criterios de clasificación de mercaderías peligrosas según las recomendaciones de la Organización de Naciones Unidas.

El beneficio principal de la normativa es la dinámica y simplificación del servicio “*puerta a puerta*” que los OTM pueden ofrecer ahora a sus clientes. Se reducen las formalidades a un documento único que ampara toda la operación, en donde deben utilizarse a lo menos dos modos de transporte, percibiendo el OTM un solo flete por todo el transporte, sin limitación de incluir en el mismo los servicios de recolección, consolidación, desconsolidación, almacenaje, manipulación y entrega al destinatario de la mercadería, en cualquier lugar de la República Federal Argentina.

El fin perseguido es la facilitación y economía del servicio, previendo la discriminación de costos entre los tramos internos y los internacionales, considerando los efectos de la valoración aduanera para la determinación de los aranceles y tributos.

Con relación al OTM, exige la inscripción en un registro de operadores, a cargo de la Inspección General de Justicia, sean personas jurídicas o naturales, con el objeto de velar, a través de la fiscalización, por la solvencia de los OTM. Para ello requiere, aparte de la inscripción, la fijación de domicilio en el territorio argentino, acreditar y mantener un patrimonio mínimo de 100.000 pesos argentinos, y además, inscribirse ante

la Aduana argentina como Agente de transporte Aduanero, sin dejar de lado la contratación de una póliza de seguro que cubra la responsabilidad civil del OTM.

### **3.6.1.2. Legislación vigente en Chile**

Si bien nuestro país suscribió el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías en Ginebra el día 24 de Mayo de 1980, y lo ratificó nuestro Diario Oficial el día 04 de Agosto de 1982. El Convenio, en su artículo 36, prescribe que sólo entrará en vigencia 12 meses después de la fecha en que los gobiernos de 30 Estados lo hayan firmado. Como a esta fecha sólo se registran 6 países que lo han firmado (Chile, México, Marruecos, Noruega, Senegal y Venezuela), además de otros 5 que han accedido a él (Burundi, Georgia, Malawi, Rwanda y Zambia), no se encuentra vigente.

Las únicas normas legales que existen en Chile sobre el TM son las contenidas en el párrafo cuarto, título V, libro 4, artículo 1041 al 1044 del Código de Comercio. Además, se debe señalar que existe una norma subregional, la “*Resolución 23*” sobre transporte multimodal, producto de

la III Reunión ordinaria de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, la cual contiene el Acuerdo sobre Transporte Multimodal Internacional de América del Sur (Acuerdo Regional). La resolución 23 regula el TM en forma precisa, pero se encuentra a la espera de una aprobación legislativa, ya que debe operar en el marco del Tratado de Montevideo de 1980, aún sin vigencia.

Sin perjuicio de ello, en la práctica, en la mayoría de los países, como también en Chile, el contrato de transporte multimodal se rige por las reglas UNCTAD/ICC de 1991, por acuerdo de las partes, y especialmente por exigencias de la banca extranjera.

### **3.6.1.3. Ley de Brasil N°9.611 de 1998 sobre Transporte Multimodal de Cargas**

Con el objeto de modernizar la legislación interna u adecuarla a los nuevos usos del comercio internacional, el Gobierno Brasileño promulgó el 19 de Febrero de 1998 la ley N°9.611 sobre Transporte Multimodal de

Cargas, siendo publicada, en el Diario Oficial de ese país el 20 de Febrero de 1998, por ende, entrando en vigencia.

Vino a reemplazar la ley N°6.288 de 11 de Diciembre de 1975, que regulaba el transporte combinado de mercaderías.

La nueva ley brasileña recoge entre sus disposiciones, muchas de las normas establecidas por el Convenio de 1980 y las reglas UNCTAD/ICC de 1991, para así compatibilizar los usos internos con la nueva normativa vigente en el tráfico internacional.

A modo de introducción, a continuación expondremos las normas más importantes contenidas en ella:

- I.) El concepto de Transporte Multimodal de Cargas contenido en el artículo 3, no sólo se refiere al transporte en sí, sino que además

agrega una serie de servicios como recolección, unitización, almacenaje y entrega de las mercaderías.

- II.) El OTM, conforme al artículo 5, debe ser necesariamente una persona jurídica.
  
- III.) Unidad de carga es cualquier equipo adecuado para la utilización de las mercaderías a fin de ser transportadas. Se comprende un concepto amplísimo, donde se incluye obviamente el contenedor en sus diversas presentaciones.
  
- IV.) El artículo 10, sobre el contenido del DTM, exige que en el valor de flete se exprese si se paga en origen o en el destino.
  
- V.) La responsabilidad del OTM nace en el momento en que se emite el DTM y ella abarca la ejecución del transporte, sea que lo realice él o

terceros, y los perjuicios resultantes de la pérdida, daños o averías de la carga.

VI.) El plazo de retardo para considerar perdidas las mercaderías es de 90 días después de la fecha pactada en el CTM, o a falta de ésta, del plazo que, razonablemente, se le puede exigir a un OTM diligente, atendidas las circunstancias del caso.

VII.) Encarga al Poder Ejecutivo la regulación de la cobertura de seguros del TM. Pero establece que, en cuanto no sean regulados, los límites de responsabilidad serán de 666,67 DEG por bulto o unidad de carga o de 2,00 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercaderías dañadas.

VIII.) La limitación de responsabilidad, en el artículo 17, está dada por el valor de las mercaderías declaradas en el DTM, y su régimen es el siguiente:

- i.) La responsabilidad por retraso o pérdida o daño indirecto no podrá ser mayor que el valor del flete pactado.
- ii.) Si la pérdida o daño a la carga se produjo en una fase determinada, se aplica el límite establecido en la convención unimodal o ley nacional respectiva.
- iii.) Se establece la solidaridad del transportista unimodal con el OTM, en caso de que la pérdida o daño se produjese en un trayecto determinado, sin perjuicio de las acciones de repetición correspondientes.
- iv.) Los operadores de los terminales u otros que realicen operaciones de transporte, son responsables ante el OTM, de las pérdidas o daños provocados a las mercaderías durante las mencionadas operaciones.
- v.) En todo caso, la responsabilidad acumulada del OTM, en ningún caso, podrá exceder el límite de responsabilidad por la pérdida total de las mercaderías.

- vi.) En caso de pérdida, daño o retraso probadamente imputable a dolo u omisión dolosa o culpable del OTM, éste pierde el derecho a la limitación de responsabilidad.
- vii.) Las acciones derivadas del incumplimiento de las obligaciones establecidas en la ley, prescribirán en el plazo máximo de 1 año desde la entrega en destino de la carga, o 90 días después de la fecha de entrega prevista, si no hubiera entrega efectiva.

Se trata de un gran avance en la aplicación de las normas internacionales en la legislación brasileña, y una modernización del régimen legal que se aplica al TM.

Además con fecha 29 de Mayo de 1998 el Superintendente de Seguros Privados de Brasil dictó la circular N°40, que hace aplicable en Brasil, la Resolución del MERCOSUR GMC N°62/97, dictada por el Consejo del Mercado Común, que contiene disposiciones sobre el seguro obligatorio de responsabilidad civil del operador de transporte multimodal, cuyo texto se anexa al presente trabajo.

### **3.6.2. Normas supranacionales sobre transporte multimodal en Sudamérica**

A continuación, y en forma sucinta, presentaremos una relación de la normativa sobre TM existente hasta el momento en Sudamérica.

La necesidad de la regulación regional del TM nace debido al problema que genera a los países la gran extensión de sus territorios que necesariamente deben ser unidos por medio del transporte; asimismo el interior de estos países no se halla adecuadamente vinculado por redes de transportes, ya que las principales vías terrestres confluyen hacia las ciudades puertos.

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

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

Para concretar este ánimo, se pueden mencionar 3 instancias:

**I.) Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur, transformada más tarde en la Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur.**

Esta reunión, mediante la “*Resolución 23*”, aprobó el Acuerdo Regional sobre transporte multimodal (Acuerdo Regional), cuyo texto íntegro se encuentra como un anexo al presente trabajo. La idea de dicho acuerdo es que se realicen las gestiones pertinentes ante los gobiernos para que el acuerdo sea suscrito al amparo del Tratado de Montevideo de 1980, como Acuerdo de Alcance Parcial (AAP) de ALADI.

**II.) Reunión de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de los países miembros del Acuerdo de Cartagena.**

Esta instancia aprobó dos resoluciones:

- i.) V.90 "Transporte Multimodal".
- ii.) VI.142 "Apoyo al Transporte Multimodal en la Región".

Se trataba de implementar políticas y acciones tendientes a mejorar, ampliar y modernizar la capacidad de la infraestructura y la prestación de servicios de transporte y comunicaciones cuya insuficiencia y altos costos actuales impedían la rápida y segura vinculación entre los centros de producción y de consumo, así como la eficiente circulación de mercaderías, afectando la competitividad del mercado subregional.

### **III.) EL MERCOSUR.**

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 (1994), 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*”. Copia íntegra de dicho texto se acompaña como anexo a este trabajo.

## **CAPITULO III**

### **LAS EXIGENCIAS ACTUALES**

#### **DEL**

### **TRANSPORTE MULTIMODAL**

#### **Introducción**

El transporte en general, y el transporte multimodal en particular, no es una actividad del hombre que se debe analizar aisladamente, sino en el contexto de todas las demás actividades que rodean al mismo. De esta manera, el transporte multimodal debe analizarse en relación con una serie de otros temas, los cuales contribuyen, de los más diversos modos, al desarrollo del mismo. Así, analizaremos a continuación los diversos factores que mejoran el rendimiento de la cadena de transporte; tal como lo es el desarrollo del sistema de intercambio electrónico de datos (EDI), lo

que permite acortar el tiempo de transferencia informática; la necesaria renovación de la infraestructura existente y la realización material de conceptos como los de “Terminales Interiores de Carga” (TIC) o de “Interpuertos”, para mejorar de esa manera la logística misma del transporte multimodal; la inevitable regulación uniforme de las legislaciones aduaneras nacionales para mejorar la fase “transitaria” de la carga multimodal, y por último los requisitos mínimos para iniciar una actividad como operador de transporte multimodal.

# **1. FACTORES NECESARIOS PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL**

## **1.1. El intercambio electrónico de datos**

En el desarrollo de las operaciones comerciales se generan miles de datos que afectan a las mercaderías, su transporte y su pago, datos que deben ser procesados, transmitidos, y archivados. Los sistemas tradicionales en soporte papel, lentos y costosos, no pueden competir con los sistemas de transmisión electrónica de información, que agilizan y abaratan las operaciones logísticas de comunicación, permitiendo, entre otras ventajas, la realización de los sistemas de aprovisionamientos "just in time", es decir, justo a tiempo; en el tiempo estrictamente necesario.

Las Naciones Unidas conjuntamente con la Unión Europea y organismos internacionales como la ISO (*International Standard Organization*) han creado un Directorio de Elementos de Datos Comerciales (*United Nations Trade Data Elements Directory – UNTDED*), que incluye una lista completa de conceptos utilizados en el

comercio internacional, relacionados con la compraventa, el transporte, los controles, los pagos, etc.

El Directorio (UNTDED) incluye elementos de datos comerciales normalizados con el objeto de facilitar el intercambio de datos en el comercio internacional. Los elementos de datos normalizados pueden utilizarse para el intercambio de datos tanto con documentos como con otros medios de comunicación.

Pueden seleccionarse para la transmisión individual, o bien utilizarse para sistemas particulares de reglas de intercambio. Ej. Las Reglas Gramaticales Universales para el Intercambio de Datos Comerciales (EDIFACT) desarrolladas por la Comunidad Económica Europea (CEE) y publicadas como Normas Internacionales ISO 9735.

El Directorio es una recopilación basada en el trabajo realizado por el Grupo de Trabajo de Facilitación de Procedimientos del Comercio Internacional de la CEE, que ha adoptado normas acordadas de elementos de datos con aplicación en diversas áreas.

Todo ello ha desembocado en la creación de un sistema llamado UN/EDIFACT que permite la transmisión de mensajes normalizados de

acuerdo con un lenguaje diseñado para facilitar la comunicación entre ordenadores.

Estos mensajes pueden abarcar transmisión de facturas, documentos aduaneros, órdenes de reserva de espacio en los vehículos de transporte, instrucciones de carga o redacción de documentos, entre otros.

En el transcurso de una transacción comercial, un gran número de partes debe producir, chequear, transferir, procesar y archivar cientos de elementos de datos relativos a los bienes, su transporte y pago.

Una transferencia de datos como ésta, tradicionalmente realizada a través del llenado de documentos y su posterior transmisión, es lenta, costosa y sujeta a errores. Con la proliferación de computadores y uso de técnicas de teletransmisión es posible racionalizar el procesamiento y la transmisión de la información.

Esto se denomina "Intercambio Electrónico de Datos" o simplemente "EDI", y se define como la transferencia de un computador a otro computador de transacciones comerciales y administrativas, utilizando una estructura previamente acordada para organizar los elementos de datos que contiene esta transacción.

Los conceptos de EDI se están introduciendo actualmente en todos los países desarrollados donde se han creado varios sistemas, conectando filiales de una misma compañía, contrapartes en una misma industria (bancos, líneas aéreas, etc.), o socios operacionales (Aduanas y freight forwarders, Aduanas y líneas aéreas, operadores de contenedores y porteadores marítimos, etc.).

Las ventajas del EDI someramente son:

- I.) Ahorra costos administrativos al evitar la redigitación de unos mismo datos y permite que la información se transmita de computador a computador oportunamente y sin errores.
- II.) Mejora la gestión y el intercambio de la información e introduce una nueva estrategia comercial como es la manufactura “justo a tiempo”.
- III.) Permite contar con un proceso de facturación más rápido y seguro que se traduce en pagos oportunos y mejores flujos de caja.
- IV.) Facilita y agiliza los controles fronterizos y otras intervenciones oficiales, como lo es el desaduanamiento de mercancías. Al mismo tiempo, los controles computacionales mejoran la eficiencia de todas las autoridades controladores y de fiscalización.

V.) Constituye una nueva forma de hacer negocios y de mejorar los servicios al usuario. Se convierte en una herramienta indispensable en la producción y el comercio, sea nacional o internacional.

Para la implementación del sistema EDI se requiere una codificación común, coordinar un formato de transmisión y disponer de una red física. Asimismo tomar la decisión de integrarse entre la Aduana, el armador, el agente marítimo, el despachante, la autoridad portuaria y el operador de puerto o terminal.

La autoridad portuaria deberá recibir la información y a su vez brindar flujos de información a los operadores, convirtiéndose en un gran banco de datos. Se debe estandarizar el formato de la información.

Objetivos del sistema EDI: reducir los tiempos de carga y descarga; acelerar la identificación y movimiento de contenedores; optimizar áreas de almacenamientos; disminuir los costos administrativos; optimizar el uso de equipos; evitar fraudes.

La mayoría de las empresas multinacionales y otras organizaciones grandes están implementando el EDI, algunas de ellas han comenzado a insistir en que todos sus socios comerciales utilicen el EDI. El número de empresas que impongan este requisito será cada vez mayor en el futuro, tal como sucede actualmente en el sector automotriz y farmacéutico, en donde éste se ha transformado en uno de los "términos y condiciones" para llevar a cabo el negocio

La adopción del EDI requiere de cambios, al igual que las otras innovaciones tecnológicas como lo son el teléfono, la computadora y el fax. La forma de pensar de las organizaciones están cambiando.

En cuanto a la utilización del EDI por parte de los Gobiernos y sus diversos sectores se ha demostrado su utilidad incuestionable. Las aduanas y los institutos de estadísticas fueron los pioneros en el uso del EDI.

La experiencia demuestra que las compañías que han implementado el EDI con éxito, lo han hecho por considerarlo una estrategia comercial más que un ejercicio técnico, por las razones antes mencionadas

## **1.2. Infraestructura portuaria y desarrollo de los puertos secos**

La modernización del transporte marítimo está directamente vinculada con el funcionamiento de los contenedores y la unitarización de carga, lo que implica el mayor uso del transporte multimodal.

Desde el punto de vista económico, la unitarización tiene por objeto lograr ahorros en el costo del transporte, no sólo mediante la eliminación del manejo convencional de los distintos envases en cada base de transbordo, sino también a través de una mayor productividad de los vehículos e instalaciones.

El transporte multimodal se considera una forma de organización que permite el movimiento de mercancías sucesivamente en por lo menos dos modos diferentes de transporte, todo ello apoyado en un contrato único. La implantación de este tipo de transporte en los países en desarrollo se enfrenta a dificultades derivadas de la escasez de recursos destinados a inversiones en equipo e instalaciones para la manipulación y el transporte de carga unitarizada, además de las repercusiones en sus sistemas interiores de transporte.

Un informe reciente de la Secretaría de la UNCTAD pone de manifiesto que el desarrollo tecnológico en el campo del transporte multimodal ha sido determinante en su expansión.

En otro informe la propia UNCTAD le atribuye este avance a los esfuerzos realizados en torno a la normalización internacional de los contenedores.

Asimismo, prevé que las compañías de transporte de los países en desarrollo pueden quedar relegadas a la condición de subcontratistas de transporte para cortas distancias. Para evitar éste futuro, se hace necesario adquirir la experiencia y tecnología necesaria, evitando por ende la adopción, por parte de los países en desarrollo, de medidas reglamentarias que aislen al sector de las corrientes tecnológicas internacionales e impidan su crecimiento y adaptación. También se sugiere emprender políticas tendientes a la transformación de las agencias consolidadoras de carga que operan en los países en desarrollo hacia los Operadores de Transporte Multimodal (OTM) y su asociación con empresas vinculadas al transporte para alcanzar un tamaño y un volumen de operación que les permita participar con posibilidades ciertas en la carrera hacia la modernización y la estandarización o normalización del transporte multimodal.

Por este camino, el “Interpuerto” se constituye en la estructura determinante para garantizar el potenciamiento del transporte intermodal, que considera indispensable para garantizar un orden más racional y eficiente del sistema de transporte. En esta perspectiva se justifica plenamente el espacio que se reserva, al tratar el transporte multimodal, a la figura del interpuerto.

Entre otras cosas, es precisamente en el campo de las infraestructuras de transporte terrestre que se aprecia la operatividad del interpuerto, si bien aún no plenamente desplegada y de manera no del todo satisfactoria, destinada a garantizar el desarrollo del transporte intermodal.

En concreto, el interpuerto es definido como conjunto orgánico de instalaciones y servicios integrados y destinados al intercambio de mercancías entre las diferentes modalidades de transporte, que puede comprender una escala ferroviaria apta para formar o recibir trenes enteros y en conexión con puertos, aeropuertos y grandes vías de comunicación. La acepción de interpuerto acogida de esta manera expresa un sistema interportuario que se caracteriza en sentido funcional por su continentalismo, sin prescindir en todo caso de las interconexiones con los

puertos, los aeropuertos, las grandes vías y, agregamos, los demás terminales en general.

### **1.2.1. Transporte en el MERCOSUR**

El transporte es el instrumento que permite la integración física de los pueblos del MERCOSUR. A través del transporte los proyectos y los procesos económicos se aplican geográficamente.

Asimismo, el transporte es un importante factor de la economía, ya que interviene en el suministro de materias primas para la producción y en la circulación de las mercaderías ya elaboradas.

Latinoamérica y los países del MERCOSUR en particular, se enfrentan al problema de las grandes extensiones territoriales que necesariamente deben ser unidas por el transporte; asimismo el interior de estos países no se halla adecuadamente vinculado por redes de transportes, ya que las principales vías terrestres confluyen hacia las ciudades puertos. Esto debe ser solucionado con un Plan Común de Transportes para el MERCOSUR.

Con respecto al modo marítimo, los Estados del MERCOSUR han avanzado encontrando puntos de acuerdo, básicamente en que aquel se efectúe con la mayor libertad posible. Se intenta que el transporte marítimo

no se halle excesivamente reglamentado, sino que existan normas específicas y modernas. Las marinas mercantes de los países del MERCOSUR deben continuar desarrollándose, ya que es pequeña su importancia en el ámbito internacional. Otro problema que enfrentan estos países se refiere a sus puertos, los que poseen tecnología antigua y lentos procesos de control. Esto se está solucionando y se trabaja para dotarlos, por ejemplo, de mayor profundidad para que puedan cargar y descargar los barcos de gran volumen de carga. En la República Argentina se ha diseñado en Bahía Blanca un puerto de “*aguas profundas*”. Algunos puertos de la región se están convirtiendo en terminales de contenedores para adaptarse a la carga y descarga de esos elementos que son utilizados en forma creciente.

La Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay han conformado, dentro de la estructura orgánica del MERCOSUR, un subgrupo de trabajo, dentro del Grupo Mercado Común, denominado "Transporte e Infraestructura N° 5", para ocuparse de coordinar y estudiar todos los asuntos relativos al transporte marítimo.

Con respecto al transporte terrestre, resulta importante continuar trabajando en el mejoramiento de las rutas y vías férreas; éstas deben comunicar todo el interior de estos países.

El subgrupo de trabajo N° 5, integrante del Grupo Mercado Común, es el que se encarga del transporte terrestre y ha elaborado varios documentos comunes para agilizar el paso de los camiones en las fronteras. El transporte de mercaderías por camión es el modo más utilizado entre estos Estados, pero existen diferencias a favor de Brasil en lo referente a modernización y capacidad de sus flotas de camiones en comparación al resto.

El subgrupo N°5 también se dedica al estudio de los temas vinculados al transporte por ferrocarril. El transporte por ferrocarril, el modo más óptimo para transportar mercaderías a través de grandes extensiones vías terrestre, se enfrenta al problema de las diferencias de trochas (ancho de rieles) que existe entre los países del Mercosur; esto demora mucho el transporte, ya que la mercadería debe transbordarse a otros trenes cuando se atraviesan las fronteras.

Con respecto al transporte fluvial, este modo, adecuadamente utilizado, es el más económico para el transporte de mercaderías. El problema del escaso calado (profundidad de los ríos) está siendo solucionado parcialmente. Existe el proyecto "*Hidrovia Paraguay-Paraná*", que a través de 3442 kilómetros, se ocupa de mejorar la

navegabilidad por estos dos ríos unidos, aumentando su profundidad para que puedan circular buques mayores desde el Río de la Plata hasta el Matto Grosso, con una profundidad permanente de 10 pies de calado promedio a lo largo de toda la hidrovía. Además, el Proyecto se ocupa de mejorar los puertos que se hallan a lo largo de las regiones que atraviesa y de colocar adecuadas señales. Forman parte del Proyecto "*Hidrovía Paraguay-Paraná*", los países del MERCOSUR y también Bolivia, siendo vital para ésta última avanzar en las obras, ya que significará la salida al mar de su producción (también para Paraguay). El subgrupo de trabajo N° 5 es el encargado de coordinar, todo lo referente al transporte fluvial en el MERCOSUR.

El transporte aéreo es el modo más oneroso para transportar mercaderías por las altas tarifas que se cobran con relación a las restantes, pero es muy adecuado usarlo si se requiere celeridad, seguridad y si se transportan mercaderías delicadas.

También en este modo ha comenzado un proceso de apertura del MERCOSUR hacia líneas aéreas de terceros países. Los problemas existentes se relacionan con la antigüedad de los aviones y con la falta de vínculos especialmente diseñados, para conectar los aeropuertos con los

otros modos de transporte (caminos, vías férreas que enlacen óptimamente el aeropuerto con las ciudades). En este modo de transporte no se ha conformado un subgrupo de trabajo porque Brasil, que tiene un desarrollo aéreo muy superior a la de Argentina, Paraguay y Uruguay, aún prefiere mantener su individualidad de gestión.

En definitiva, sí se está desarrollando el transporte multimodal en el MERCOSUR, que es el transporte de una mercadería a través de dos o más modos de transporte (parte en avión, parte en buque, o parte en buque y parte en camión, por ejemplo), con un solo responsable por todo el traslado y con un único documento de transporte. Este sistema permitirá unir a toda Latinoamérica, desarrollando centros interiores de transbordo, constituyendo un mecanismo rápido, seguro y económico, aunque requiere un conjunto de leyes especiales que lo regulen.

En el MERCOSUR se ha elaborado un Acuerdo de Transporte Multimodal que necesita ser perfeccionado y acompañado por leyes nacionales que dicten cada uno de los países; el contenedor es el elemento ideal para el transporte multimodal y el MERCOSUR se halla trabajando en esa dirección de transporte, como han hecho Estados Unidos de Norteamérica y actualmente los países de la Unión Europea.

Los países del Pacto Andino (Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia), a través de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, adoptaron el 04 de Marzo de 1993 la decisión 331 que regula el transporte multimodal.

### **1.2.2. Terminales Interiores de Carga**

Las Terminales Interiores de Carga (TIC) son instalaciones provistas específicamente para la transferencia de carga, ya sea dentro de un mismo modo de transporte o entre dos o más modos. En su forma más simple, una TIC puede servir exclusivamente como un punto de intercambio modal; en su forma más compleja, puede ofrecer servicios de transporte plenamente integrados que combinan la transferencia de carga, la manipulación de contenedores, el manejo de la distribución física y la reparación y control de equipo, junto con la prestación de servicios institucionales (aduaneros, comerciales, sanitarios).

Se debe analizar cuidadosamente el lugar de ubicación de una TIC, estudiando la distancia entre los principales centros de producción y los de consumo, los que constituyen el origen y destino de la carga. Consecuentemente, la demanda en los mercados de servicios de transporte (macroubicación) y las conexiones infraestructurales a micronivel (rutas troncales, conexiones con vías férreas, vías de navegación) pueden llegar a tener una importancia decisiva para el éxito o fracaso de una TIC.

Otro conjunto de consideraciones que influyen en la decisión de invertir en una TIC es la escala proyectada de operaciones. En general, la escala se determinará en gran medida por el volumen de tráfico. Con relación a la ubicación y a la escala de operaciones, hay que decidir el método de financiamiento y de explotación. Una vez que una TIC esté en funcionamiento, serán las instalaciones disponibles las que limitarán el volumen de la carga que se manipulea. Se requiere, por último, un adecuado marco jurídico para una TIC y un decidido apoyo político para promover su desarrollo en el interior de la región.

Una TIC presta un gran servicio al movimiento comercial, pudiendo tener efectos favorables en las actividades comerciales e industriales de un país o región, puesto que dicha terminal hace que una región resulte más atractiva para las inversiones industriales. Además, representa un mecanismo importante para que los Gobiernos alcancen el equilibrio regional en lo referente al desarrollo económico y social, proporcionando posibilidades de empleo, en forma directa por el trabajo en ella, e indirecta por diversas actividades conexas.

La TIC de las zonas interiores facilita las operaciones de transporte, en especial en lo relativo a aquellos embarques de mercaderías destinados a

diferentes consignatorios en un mismo contenedor, denominados carga parcial del contenedor (LCL – Less than container load), embarques que son muy frecuentes. Por ejemplo, en Valparaíso, Chile, más del 50% de los contenedores de importación traen carga para diversos consignatarios y deben ser abiertos en la Aduana. Además de reducir el recargo de trabajo del equipo portuario en la manipulación de los contenedores y la congestión de las zonas de almacenamiento conexas, hay dos razones adicionales para establecer una TIC:

- I.) Son importantes para las funciones de consolidación y desconsolidación de la carga que requieren bastante espacio y constituyen una zona de almacenamiento o espera relativamente económica para los contenedores antes de un traslado al puerto para ser embarcados en los buques.
- II.) Prestan a los expedidores servicios personales que difícilmente puedan ofrecer los puertos tradicionales, ya que los grandes terminales marítimos para contenedores procuran principalmente satisfacer las necesidades de los empresarios navieros y no aquellas de los cargadores o consignatarios.

Las TIC son eslabones vitales de la cadena de transporte; pueden ser un centro donde confluyen sistemas de transporte con actividades económicas locales o regionales; pueden utilizarse para transferir o transbordar contenedores; pueden ser centro de distribución y almacenamiento y centro de telecomunicaciones; pueden ser un puesto de avanzada del puerto; pueden ser centro de acopio, etc.

Una TIC es una expresión física del sistema integrado de transporte. Surge nítidamente su importancia para el transporte multimodal, al ser un instrumento óptimo para dotarlo de rapidez y eficiencia y, consecuentemente, reducir costos. En Europa se hallan muy desarrolladas y han jugado un importante rol en el proceso de unitarización del comercio en ese continente. Aproximadamente el 58% de los contenedores europeos que se mueven al interior del continente pasan por alguna TIC. En Europa, la TIC representa un eslabón de la cadena de transporte que abarca el movimiento de una unidad (o de las mercaderías que contiene) entre origen y destino. El uso de una TIC permite controlar los costos de funcionamiento en trayectos cortos y largos y, sobre todo, el control físico y operacional de la carga, el equipo y las unidades de transporte. Dicho control es una

necesidad técnica, tanto como la comercialización, para la empresa de transporte y los usuarios.

### **1.2.3. Puertos y aeropuertos: Su orientación hacia el multimodalismo**

En la actualidad, los puertos son estaciones de transferencia en las que la carga cambia de modo de transporte. Los puertos se constituyen, esencialmente, en prestadores de servicios y, asimismo, en polos de desarrollo. Su actividad en el transporte multimodal se complementa con la instalación de las terminales interiores de carga. Este conjunto permite un transporte eficiente, con amplios beneficios para los cargadores, consignatarios, transportistas y demás actores que intervienen en la circulación de mercaderías.

Conviene recordar que el transporte marítimo y fluvial es una actividad bipolar, es decir, se realiza entre un puerto de embarque y un puerto de destino, de modo que ambos puertos guardan una interdependencia obligada. Así pues, la mayor o menor eficiencia en una de las terminales repercute indefectiblemente en la otra.

La aparición del transporte multimodal y la utilización de contenedores ha variado la función y concepción de los puertos en la cadena total del transporte. En el transporte tradicional de carga fraccionada se

consideraba a los puertos como puntos terminales del transporte marítimo y del terrestre, mientras que en el transporte multimodal deben ser considerados como puntos de contacto y, por lo tanto, partes integrantes de la estructura.

El impacto de la contenedorización en la ingeniería naval (buques sistematizados) se prolonga a la instalación portuaria, impulsando el desarrollo de terminales especializadas. Estas terminales responden a un proceso de transición pasando de terminales multipropósito y polivalentes a la terminal especializada en contenedores, que tiene como objetivos alcanzar los beneficios de la economía de escala en el transporte de cargas, como también reducir las estadías en puertos y por lo tanto los gastos involucrados y lograr una mejor conexión entre el transporte marítimo y fluvial, el terrestre y aun el aéreo. Cualquier cambio estructural, sea de un servicio o de presentación de la carga afecta al puerto, ya que, si el puerto no está preparado para ese cambio, se reducirán sus capacidades. El puerto debe ser primordialmente considerado antes de introducir innovaciones tecnológicas en otros puntos de la cadena de transporte, a fin de evaluar el impacto que tendrán sobre él. Cuando se utiliza el transporte multimodal y una empresa transporta las mercaderías en virtud de un contrato único que

comprenda diversos modos de transporte, aún cuando el marítimo pueda ser el principal modo, se deberán tener en cuenta todos los aspectos que abarca ese transporte, entre ellos, si los puertos están debidamente acondicionados para un adecuado transporte multimodal. Un aspecto prioritario que un puerto multimodal debe enfocar reside en una idónea conexión con el acceso a las vías fluviales, terrestres y aéreas que a él convergen y una adecuada separación entre los lugares de carga y descarga, transferencia de modo y depósito.

En los puertos latinoamericanos existen dos tipos de problemas: los de naturaleza material o física y los de carácter institucional. Entre los primeros se halla la escasez de sitios de atraque, su falta de profundidad o continuo embancamiento, carencia de equipo para movilizar la carga, insuficiencia de espacio para áreas de maniobras o para almacenamiento de contenedores y el congestionamiento por inadecuadas vías de acceso terrestre a los puertos marítimos; el segundo tipo de problemas, institucionales, incluye una legislación obsoleta e inadecuada para la carga unitarizada, divergencia de horarios de trabajo entre los diferentes sectores, exceso de documentación y de formalidades, exceso de trámites aduaneros y problemas laborales y gremiales, falta de personal especializado y en

algunos puertos, graves problemas de seguridad, aún para la carga de contenedores. Según la UNCTAD, uno de los principales problemas que se le plantea a los países en desarrollo es la financiación de las inversiones necesarias en las tecnologías que se utilizan para el transporte multimodal, fundamentalmente en el puerto. Es preciso invertir en forma coordinada, no sólo en equipo de transporte, sino en infraestructura del puerto para el transporte multimodal, para lo cual habrá que tener claramente definida la importancia de éste sistema, legislarlo y tomar las decisiones políticas correspondientes, mejorando asimismo, en forma gradual, los problemas enunciados a través del estudio de estos para cada puerto en particular y aplicando soluciones prácticas y fundamentalmente perdurables.

Una causa importante por la cual las operaciones multimodales son poco frecuentes con las tecnologías de los transportes tradicionales reside en los riesgos a los que se expone la carga de sufrir daños o hurto durante la manipulación en cada punto de transferencia y la dificultad de controlar todo el movimiento de las mercaderías a lo largo de la cadena de transporte. Disuadir a los posibles empresarios de transporte multimodal de asumir la responsabilidad por toda la operación sobre la base de un solo contrato. En cambio, las modernas tecnologías del transporte, que suponen la

unitarización de los cargamentos, especialmente los contenedores, satisfacen las condiciones esenciales para la viabilidad y eficiencia de las operaciones de transporte multimodal. Estas condiciones comprenden el rápido transporte de las mercaderías, la reducción de las operaciones de manipulación en los puertos de transferencia y la consiguiente reducción de los riesgos de pérdida y daños. Estas tecnologías permiten que el empresario de transporte multimodal controle más eficazmente el movimiento de las mercaderías, pudiendo así asumir con mayor facilidad la responsabilidad por toda la operación.

Con referencia a los aeropuertos, es muy importante extremar las medidas de seguridad en ellos para adaptarlos al creciente transporte multimodal, dictando las normas adecuadas a tal efecto. Asimismo, conviene establecer en forma diferenciada los espacios para carga y descarga, almacenamiento y depósito y conexión con los otros modos.

La proyección estadística del tráfico aéreo en Latinoamérica para el siglo XXI es de signo positivo; se considera que el tráfico aéreo en la región progresará con un porcentaje medio anual aproximado del 3,1 %, progresión reducida pero constante.

Tomando en cuenta el estado de la flota, su antigüedad y la penalización frente a la homologación del Anexo 16 del Convenio Internacional de Chicago (relativo al ruido), alrededor del 40 % del parque aéreo latinoamericano debiera ser reemplazado por equipos más modernos.

Es imprescindible mejorar la gestión de tráfico aéreo en los aeropuertos latinoamericanos, a través de sistemas de tráfico conectados con el sistema de comunicación por satélite y utilizando adecuadamente las telecomunicaciones. Se requiere interconectar la red aeroportuaria con otras, mejorar la prestación de servicios aeroportuarios con miras al multimodalismo, y realizar una intensa protección ambiental en aeropuertos, sobre todo en lo relativo al ruido. Asimismo, se deberán formar técnicos especialistas en multimodalismo para operar en los aeropuertos, correspondiéndole a los Gobiernos Latinoamericanos adoptar las decisiones políticas de apoyo para la incorporación de nuevas tecnologías aeroportuarias para el transporte multimodal y efectuar un trabajo de coordinación interestatal para diseñar una eventual política común para aérotransporte latinoamericano.

La terminal de carga aérea tiene diferencias con la terminal de pasajeros. La terminal de carga actúa como un depósito intermedio, en el que se cumplen las tareas siguientes:

I.) Unitización.

A partir de la aparición de las grandes aeronaves de fuselaje ancho, se desarrollaron sistemas para concentrar bultos y paquetes separados en unidades superiores denominadas “Unit Load Devices” (ULDs), o Elementos para la Unitización de Cargas. Arribados los bultos en forma aislada, los mismos son cargados en ULDs.

II.) Clasificación.

La terminal recibe la carga y la distribuye por sectores; ello conforme a sus destinos, características especiales, naturaleza de la mismas, etc.

III.) Depósito propiamente dicho.

Tiene lugar la unitización de la carga.

#### IV.) Despacho Aduanero.

Habitualmente la Aduana de cada país tiene representantes delegados en el aeropuerto, de modo tal que la totalidad de los trámites de exportación o importación se cumplen en el depósito.

Como el transporte de mercaderías vía aérea aún se halla en sus comienzos, las instalaciones de carga deben proporcionar un alto grado de flexibilidad, de modo tal de poder adecuarse rápidamente a los cambios que se originen como producto de la tendencia creciente al multimodalismo de los tráficos y al incremento de la capacidad de las aeronaves de carga pura.

El concepto de “*Centros Nodales de Tráfico Aéreo*” (HUBS) imperante en la estructuración de los tráficos de pasajeros, ha comenzado a ganar adeptos en lo referente a la organización de los movimientos de carga aérea internacional.

Uno de los más importantes requisitos para que un aeropuerto pueda desarrollarse en ese sentido está dado por la propia naturaleza, y es su localización geográfica; el segundo es la posibilidad de disponer de una

rápida conexión con los restantes modos de transporte, es de suponer que aquellos HUBS que se están desarrollando en Europa y Estados Unidos habrán de tener, tarde o temprano, su necesaria contraparte en Latinoamérica. Mientras ello ocurre, pueden mejorarse en los aeropuertos latinoamericanos los accesos terrestres, la calidad y confiabilidad del manejo (“Handling”) y el idóneo trato para todo tipo de carga. Además resultaría importante desarrollar sistemas de software unificados para todos los sujetos que intervienen en una operación de carga aérea. Estas medidas permitirían mejorar sensiblemente la gestión de los aeropuertos latinoamericanos y prepararlos para el desafío que representa el transporte multimodal en el siglo XXI.

### **1.3. Nociones de reglas comerciales y financieras del transporte multimodal**

Tradicionalmente, los compradores y vendedores de mercancías que tienen que ser transportadas por mar, se han preocupado sobretodo por el puerto de carga y descarga de mercancías. Para esto idearon sistemas de comercio que situaron la división de la responsabilidad por las mercancías y su transporte en la “*borda del buque*”, el llamado “*punto crítico*”. La razón era que los cargadores entregaban normalmente su carga en el puerto, sobre el muelle, debajo del gancho del buque. Lo hacían porque el flete abarcaba solamente el transporte de las mercancías de puerto a puerto o, como se solía decir, “*de gancho a gancho*” (y también “*de aparejo a aparejo*” o “*de borda a borda*”). El porteador no se ocupaba para nada de las mercancías antes de que estuvieran cargadas a bordo de su buque o después de que hubieran sido descargadas.

Se elaboró un cuerpo de condiciones internacionales de embarque para que los compradores y vendedores de mercancías pudieran determinar con exactitud en qué punto la responsabilidad por las mercancías se

trasladaría del vendedor al comprador. Estas condiciones de embarque se conocen hoy día con el nombre de INCOTERMS (Normas de Compraventa Internacional) e incluyen condiciones tales como “FOB” (Franco a bordo), “C&F” (Costo y flete) y “CIF” (Costo, seguro y flete), los cuales vinculan el punto crítico de división de los riesgos con la borda del buque en el puerto de carga y descarga.

Con la aparición del transporte directo (con independencia de que las mercancías se colocaran en contenedores o en otra unidad de transporte, por ejemplo un vehículo de transporte de carretera), dicho “punto crítico” se desplazó a tierra. El cargador dejó de entregar sus mercancías debajo del “gancho” y pasó a hacerlo en la estación de contenedores del porteador para su agrupación y colocación en el contenedor del porteador o a colocar sus mercancías en un contenedor en sus propios locales. Luego entregaba el contenedor en el parque de contenedores del porteador cerca del puerto, o bien, el porteador se hacía cargo del contenedor directamente en la fábrica del cargador. Todo esto hizo que perdieran idoneidad los INCOTERMS tradicionales, por lo que se elaboraron con los auspicios de la ICC, nuevas condiciones de embarque, mejor adaptadas al transporte moderno de carga. En la revisión de 1980 de los INCOTERMS, se introdujo una variante

moderna de la vieja condición FOB que era la condición “FRC” (libre transportista – punto convenido).

En virtud de esta nueva condición los vendedores y los compradores deben convenir el punto donde se dividen las responsabilidades y los riesgos, en vez de la borda del buque conforme a la condición FOB tradicional. De la misma manera las condiciones de embarque tradicionales C&F y CIF pueden ser sustituidas por las condiciones “DCP” (Flete y porte pagado hasta) y “CIP” (Flete porte y seguro pagado hasta), en virtud de los cuales el punto crítico que era la borda del buque, ha sido sustituido por el punto donde el primer porteador se hace cargo de las mercancías.

No obstante ello, las diferentes abreviaciones nuevas no tuvieron una aceptación adecuada y en 1990 se introdujo una nueva versión: INCOTERMS de 1990. Esta nueva versión divide los diversos términos en cuatro categorías:

<b>FAMILIA</b>	<b>SIGLA</b>	<b>USO</b>	<b>MODOS DE TRANSPORTE</b>	<b>SD: Venta en origen</b> <b>SA: Venta en destino</b>
<b>E</b>	<b>EXW</b>	Ex-Works	Todos	SD
<b>F</b>	<b>FCA</b>	Free Carrier  (Porteador Libre)	Todos	SD
	<b>FAS</b>	Free Alongside Ship (Libre al costado del buque)	Marítimo	SD

	<b>FOB</b>	Free on board (Libre a bordo)	Marítimo	SD
<b>C</b>	<b>CF</b>	Cost and Freight (Costo y flete)	Marítimo	SD
	<b>CIF</b>	Cost Insurance and Freight (Costo-Seguro- Flete)	Marítimo	SD
	<b>CPT</b>	Carriage Paid to (Acarreo pagado hasta destino)	Todos	SD

	<b>CIP</b>	Carriage Insurance Paid (Acarreo y seguro pagado hasta destino)	Todos	SD
<b>D</b>	<b>DAF</b>	Delivered at Frontier (Entrega en frontera)	Terrestre	SA
	<b>DEX</b>	Delivered at Ship (Entrega sobre el buque)	Marítimo	SA

	<b>DEQ</b>	Delivered ex Quay (Entrega sobre el muelle)	Marítimo	SA
	<b>DDU</b>	Delivery Duty Unpaid (Entregado libre de derechos aduaneros)	Todos	SA
	<b>DDP</b>	Delivered Duty Paid (Entregado con derechos aduaneros pagados)	Todos	SA

I.) FCA (Porteador Libre)

Está basado en el mismo principio central del FOB salvo que el vendedor cumple con sus obligaciones al momento de entregar las mercancías en custodia al transportista en el punto designado. El riesgo por la pérdida o daño a las mercancías se transfiere del vendedor al comprador en ese momento y no en la borda del buque.

II.) DDP (Entregado con derechos aduaneros pagados)

Cubre la máxima obligación para el vendedor en contraposición a EXW, que implica la obligación mínima para el vendedor. Este término puede usarse irrestrictivamente para todo medio de transporte.

III.) DDU (Entregado con derechos aduaneros impagos)

Es un nuevo incoterm que toma en consideración el cambio de las compraventas comerciales hacia compraventa al arribo, donde el vendedor toma a su cargo la responsabilidad de trasladar las mercancías a lugares más cercanos al comprador.

IV.) DPT (Acarreo pagado hasta destino)

Significa que el vendedor paga el flete por el transporte de las mercancías hasta el destino designado. No obstante, el riesgo por la pérdida o daño de las mercancías se transfiere al comprador cuando éstas se entregan a la custodia del primer transportista y no en la borda del buque. Se puede utilizar para cualquier tipo de operaciones multimodales y para el tráfico de contenedores o de “ro-ro” en ramplas o transbordadores. Cuando el vendedor deba proporcionar un conocimiento de embarque, una carta de porte aéreo o un recibo de transporte, él cumple a cabalidad sus obligaciones presentando un documento como el indicado, a través de la persona a quien él ha contratado para el transporte hasta el punto designado.

V.) CIP (Acarreo y seguro pagado hasta destino)

Es igual al término anterior pero adicionalmente el vendedor debe proporcionar un seguro de transporte por la pérdida o daño a las mercancías durante dicho transporte. El vendedor contrata con el asegurador y paga la prima de seguro.

Las obligaciones del vendedor y del comprador bajo cada uno de estos términos de compraventa, se encuentran detalladamente definidas en la publicación “INCOTERMS” de la ICC. Se recomienda a los países en desarrollo la obtención y la aplicación de éstas normas internacionales contenidas en esta publicación.

Esta innovación influyó decisivamente en la práctica documentaria. Mientras que, en las ventas en condiciones FOB, C&F y CIF, los conocimientos a bordo sitúan el punto crítico en la borda del buque, los documentos modernos de transporte multimodal deben mencionar el punto en el cual las mercancías son recibidas por el porteador y entran, por así decirlo, en el sistema de transporte. En la mayoría de los casos ese punto estará situado en tierra, o en un parque o una estación de contenedores o incluso en la fábrica del cargador.

Esto provocó al principio una cierta confusión respecto del financiamiento de tales ventas amparadas por créditos documentarios ya que los bancos estaban acostumbrados a los conocimientos a bordo tradicionales y miraban con mucha suspicacia los documentos modernos del transporte multimodal.

Sin embargo, en la revisión que se hizo en 1974 de las reglas y usos uniformes relativos a los créditos documentarios de la ICC (UCP), se agregó el artículo 23 relativos a los documentos de transporte combinado. En la revisión de 1983 de dichas reglas se llegó al punto en que los bancos se mostraron dispuestos a aceptar “cualquier documento de transporte”, siempre y cuando hubiera sido emitido por un transportista que asumiera la responsabilidad del transporte (artículo 25), a menos que las partes hubieran dado instrucciones al banco de aceptar solamente otro tipo de documento. Las nuevas reglas y usos uniformes de la ICC admiten también los conocimientos de embarque “sobre cubierta”, pero hay que señalar que esto requiere un acuerdo entre el banco y el comerciante, y no entre el comerciante y el porteador.

Las UCP de 1983 señalan que los bancos aceptan los “conocimientos recibidos para embarque”, ello en consonancia con los nuevos INCOTERMS. Sin embargo, lo anterior no libera al porteador de la obligación, conforme a las reglas de La Haya, de extender un “conocimiento a bordo”. En relación con esto hay que señalar que, según el régimen de responsabilidad instituido por estas reglas, el porteador que extiende un “conocimiento recibido para embarque” no es responsable de

los daños antes de que las mercancías estén cargadas efectivamente a bordo del buque, incluso si sólo expide el conocimiento de embarque una vez que haya recibido las mercancías en el puerto.

En la actualidad la última revisión de las reglas y usos uniformes relativos a créditos documentarios, UCP N°500 del año 1993, se refieren a los documentos de transporte multimodal en el artículo 26, en donde los bancos, salvo estipulación en contrario, aceptarán como documento de transporte multimodal, cualquiera que fuese su denominación, siempre y cuando cumpla con los siguientes requisitos:

- I.) Indicación del nombre del transportista u operador de transporte multimodal, firmado o autenticado de otra forma, por:
- El transportista u operador de transporte multimodal o un determinado agente por o en nombre del transportista u operador de transporte multimodal, o
  - El capitán o un determinado agente por o en nombre del capitán.

Cualquier firma o autenticación del transportista, operador de transporte multimodal o capitán, será identificada como la del transportista, operador de transporte multimodal o capitán, según sea

el caso. Un agente que firma o autentica por el transportista, operador de transporte multimodal o capitán, debe también indicar en nombre y en representación de quién actúa, es decir del transportista, del operador de transporte multimodal o del capitán.

- II.) Indicación de que las mercancías han sido enviadas, tomadas para carga o cargadas a bordo.

El envío, toma para carga o carga a bordo puede estar indicado mediante texto al efecto en el documento de transporte multimodal, en cuyo caso la fecha de emisión se considerará como fecha de envío, toma para carga o carga a bordo y como fecha de embarque. Sin embargo, si el documento indica, mediante un sello o de alguna otra forma, una fecha de envío, toma para carga o carga a bordo, esta fecha será considerada como fecha de embarque.

- III.) Indicación del “lugar de toma para carga” estipulado en el crédito, que puede ser diferente al de puerto, aeropuerto o plaza de embarque, y del “lugar de destino final” estipulado en el crédito, que puede ser diferente al de puerto, aeropuerto o lugar de descarga.

- IV.) Indicación del término “previsto”, o similar, en relación con el barco y/o puerto de embarque y/o puerto de descarga.
- V.) Un único original del documento de transporte multimodal o, en caso que se haya emitido en más de un original, el juego completo emitido.
- VI.) Incluso que contenga todos los términos y condiciones del transporte, o alguno de tales términos y condiciones por referencia a una fuente o documento distinto del propio documento de transporte multimodal (Short Form / Blank Back – Abreviado / Dorso en Blanco); los bancos no examinarán el contenido de tales términos o condiciones.
- VII.) Que no contenga indicación de que está sujeto a un contrato de fletamento (Charter Party) y/o que el barco porteador está únicamente propulsado a vela.
- VIII.) Que en todos los demás aspectos concuerde con las estipulaciones del crédito.

La letra b) del artículo 26 de las normas UCP 500, señala además que aún cuando el crédito prohíba el transbordo, los bancos aceptarán un documento de transporte multimodal que señala que se efectuarán o podrán

efectuarse transbordos, siempre y cuando el transporte completo esté cubierto por un único documento de transporte multimodal. Esta disposición parece redundante desde el momento en que la naturaleza propia del transporte multimodal, exige que todo el transporte de las mercancías se rige por el mismo contrato, de lo contrario, la naturaleza del transporte multimodal se desvirtuaría.

#### **1.4. Nociones sobre el tránsito aduanero del transporte multimodal**

Como ya lo hemos señalado de manera reiterada, el transporte multimodal internacional esta destinado, principalmente, a reducir los tiempos y los costos de tránsito de las mercaderías. Algunas de las barreras que deben ser cruzadas por parte del transporte multimodal, para lograr el objetivo anterior, lo constituyen a nivel internacional las fronteras físicas, políticas y aduaneras. Mientras las fronteras físicas son vencidas por los avances de los diversos medios de transporte por aire, mar y tierra, las fronteras políticas y aduaneras se tornan muchas veces infranqueables para el TM. No es ningún misterio, por ejemplo, que los procedimientos aduaneros son engorrosos y demorosos, atentando en contra del desarrollo del transporte multimodal. Estas dificultades se pueden observar particularmente cuando la carga cruza varias fronteras nacionales. Sin embargo, la problemática expuesta debe ser enfrentada con optimismo ya que el mejoramiento requerido no demanda necesariamente inversiones extraordinarias de capital.

Es de toda evidencia que las meras operaciones de tránsito acarrear a menudo muy poco beneficio económico para el país transitado, el cual no

puede cobrar por tal hecho, salvo por concepto de servicios administrativos. Sin embargo, el flujo de mercancías en tránsito incrementa la demanda de servicios aduaneros, lo cual requiere de inversiones en oficinas de aduanas, sueldos para personal capacitado, áreas para el exámen de los vehículos, etc.. Por esta razón, algunos países en desarrollo han mostrado falta de entusiasmo por las operaciones de tránsito a través de su territorio debido al grave efecto de sobre su infraestructura física, ya que no se obtiene una adecuada compensación.

Por su parte los países desarrollados han resuelto los problemas aduaneros mediante la ratificación de convenios modales sobre una base multilateral, mientras que los países en vías de desarrollo dependen de acuerdos bilaterales o sub-regionales.

#### **1.4.1 Convenios aduaneros y de tránsito**

Se han realizado varios intentos para simplificar y normalizar las formalidades aduaneras, que de otra manera pueden constituir una barrera al intercambio internacional de mercaderías. Las normas aduaneras en su

esencia, debido a su compleja naturaleza y diversidad, restringen el comercio, equivaliendo a una protección indirecta.

Las primeras propuestas sustanciales para la simplificación fueron patrocinadas por los Congresos internacionales de comerciantes europeos y fueron presentadas a la consideración de la Liga de las Naciones por la Cámara Internacional de Comercio, entre las dos Guerras Mundiales. De lo anterior resultó el *Convenio Internacional para la Simplificación de las Aduanas y otras Formalidades*, de 1923, siendo ese el primer resultado concreto. El acuerdo General sobre Tarifas y Comercio de 1947 (GATT), también contiene disposiciones que representan progresos en la misma dirección. Los avances alcanzados en Europa sobre armonización de los asuntos aduaneros, particularmente sobre nomenclatura y valoración, condujeron al establecimiento en 1950 del *Consejo de Cooperación Aduanera*.

Tradicionalmente, cuando las mercancías cruzaban por el territorio de uno o más países en el curso del transporte internacional, las autoridades aduaneras en cada Estado aplicaban sus controles y los procedimientos nacionales. Estos últimos variaban de Estado a Estado, pero incluían frecuentemente la inspección de las carga en cada frontera nacional y la

imposición de requerimientos nacionales de seguridad ( garantía/bono/depósito de los derechos ) para cubrir los derechos e impuestos potenciales mientras las mercancías se encontraban en tránsito. Estas medidas, aplicadas en cada país sucesivo de tránsito, involucraban gastos considerables, retraso e interferencia con un tráfico fluído de la mercancía.

En un intento por reducir las dificultades experimentadas por los operadores de transporte y ,a la vez ofrecer a las Administraciones de Aduanas un sistema internacional uniforme de control en los últimos 40 años se han dictado cierto número de Convenios Aduaneros Internacionales.

Como se mostrará más adelante, los países desarrollados constituían la mayoría de las partes contratantes de los acuerdos aduaneros y de transporte, identificándose en el Grupo B los países desarrollados de economía de mercado, en el Grupo D los países socialistas de Europa Oriental y en el Grupo de los 77 los países en vías de desarrollo.

Todos estos convenios estan apoyados por el Convenio sobre Transporte Multimodal, cubierto en el Capítulo II, aún cuando éste no es un convenio aduanero. Esta inclusión se debio a la iniciativa de los países en desarrollo, ya que las disposiciones en los acuerdos existentes no se

consideraron adecuadas para facilitar el desarrollo de las operaciones TM. Por consiguiente, el Convenio TM incorpora un nuevo enfoque del principio de libre tránsito e incluye disposiciones designadas para limitar la inspección aduanera de las mercancías en tránsito.

#### **1.4.2. Alcances y características del tránsito aduanero**

Puesto que las mercancías en tránsito no están destinadas al consumo doméstico del país de tránsito, se aplicará a dichas mercancías arreglos aduaneros especiales que constituyen los procedimientos de tránsito aduanero. El propósito general de los varios procedimientos de tránsito aduanero es proporcionar la evidencia de que las mercancías no han sido introducidas, total o parcialmente, en el mercado del país de tránsito sin pagar derechos e impuestos.

Por regla general, las regulaciones aduaneras no establecen distinciones entre las mercancías que se movilizan bajo términos multimodales y aquellas que se transportan bajo los términos de un contrato unimodal. Los requerimientos aduaneros son, a grandes rasgos los mismos para ambos casos. Desde el punto de vista aduanero, la dificultad básica

que plantea el transporte de bienes en recipientes unitizados (contenedores) es que el tiempo requerido para su transferencia se reduce apreciablemente y que las propias mercancías no pueden ser físicamente examinadas debido a que no son vaciadas en puntos intermedios. Tales circunstancias en las fronteras transforman a las formalidades aduaneras tradicionales en una limitación al comercio.

El procedimiento básico de tránsito aduanero es el procedimiento sujeto a la legislación nacional, que implica el uso de documentación y garantías nacionales para asegurar el pago de cualesquier derecho de importación e impuestos que resultaren aplicables.

Además de los procedimientos nacionales, los regímenes internacionales de aduanas vigentes se limitan a áreas geográficas o a agrupaciones políticas o económicas de países. Algunos de los instrumentos internacionales han sido preparados bajo los auspicios de Organismos de las Naciones Unidas, con el propósito de establecer procedimientos uniformes que permitan que las mercancías puedan transitar a través de un sinnúmero de países con un mínimo de control, sin la necesidad de documentaciones y garantías nacionales. La documentación y

las garantías nacionales son reemplazadas por una declaración internacional y arreglos internacionales de seguridad, respectivamente.

El movimiento de mercancías en tránsito a través de varios países, involucra operaciones de tránsito aduanero en cada uno de ellos. El requerimiento básico de la Administración Pública de un país de tránsito es que la persona interesada en la operación de tránsito, presente a las oficinas de Aduanas correspondiente, un documento que describa las mercancías y la operación en cuestión. Más aún, la administración de Aduanas está interesada en las medidas de seguridad tomadas para la salida de las mercancías, tales como marcas de identificación, sellos de contenedores y vehículos.

La operación de tránsito aduanero en un país determinado y aplicada a todo tipo de mercancías, es más que sencilla, para lo cual hacemos las siguientes sugerencias:

- I.) La oficina de Aduanas en el país donde la operación de tránsito comienza, retiene una copia del documento de tránsito a fin de estar en condiciones de darle seguimiento a la operación.

II.) Una segunda copia es entregada al porteador para su presentación en la oficina de Aduanas a la salida del país de tránsito, endonde se revisará el envío. Si el embarque está correcto, el documento de tránsito es enviado a la oficina de partida, la cual cancelará la garantía.

Esta operación es casi idéntica en todos los países. Teniendo en cuenta que un embarque multimodal puede cruzar por un considerable número de países de tránsito, el requerimiento de diferentes documentos de tránsito y garantías aduaneras, resulta obstaculizante para el flujo de mercancías.

Cuando un grupo de países está bajo el alero de un acuerdo más específico (por ejemplo, una unión aduanera), pueden usarse procedimientos más simples, como por ejemplo que la oficina de Aduanas del país de destino envíe los documentos de tránsito aduanero directamente de regreso a la oficina del país de partida para completar así la operación. Se reducen las formalidades y aún el control de los puntos fronterizos intermedios.

Los acuerdos aduaneros limitados regional o sub-regionalmente proporciona soluciones operativas limitadas en tanto que las operaciones de

transporte se restringuen a los países que son miembros de tales acuerdos. En tales casos existe para los operadores de TM el peligro de enfrentar retrasos en la frontera si los países partes adhieren a más de uno de tales acuerdos.

Los complejos y variados procedimientos aduaneros y regulaciones de tránsito conducen a retrasos considerables para los camiones y trenes en las estaciones fronterizas. Especialmente en el transporte ferroviario, las largas paradas en las fronteras pueden llevar a congestionamientos en las estaciones ferroviarias o en los patios de maniobras próximos a la frontera, afectando muy posiblemente en forma adversa las operaciones de transporte internacional. En tal caso el transporte en contenedores ofrece la posibilidad del traslado de los controles aduaneros hacia puntos interiores (Terminales interiores de carga), ayudando de manera considerable a facilitar la situación en las fronteras.

### **1.4.3. Propuestas para expeditar el tránsito aduanero**

La velocidad del tránsito depende en buena parte de lo que se haya hecho en el país de partida. Si en ese país se ha proporcionado información

confiable y adecuada sobre las mercancías, como también respecto de la ruta propuesta, y todo ello incorporado en los documentos apropiados; si las revisiones han sido correctamente hechas; y si las medidas de seguridad física han sido tomadas, la tarea se vuelve mucho más fácil para las Aduanas de los países transitorios a ser cruzados por el embarque.

Por lo que se refiere al registro de las mercancías en el país de destino, la efectividad de la operación de TM depende del lugar en donde el registro de las mercancías tendrá lugar. Hacerlo en el punto de entrada al país implica consumir tiempo y generar costos adicionales, generar retraso para las mercancías y las unidades de transporte como también riesgos adicionales .

La mejor manera para promover el mejoramiento de los procedimientos aduaneros es a través de la simplificación y la armonización de los documentos requeridos. Igualmente valiosos son los acuerdos especiales entre las administraciones de Aduanas y los importadores /exportadores de los países de origen y destino, ya que éstos acuerdos establecen los procedimientos para la tramitación rápida de los embarques. Ello se logra principalmente por los documentos comerciales que

acompañan el embarque, complementándose con el control de Aduanas en las instalaciones del usuario o del consignatario

Amplias medida, para facilitar el flujo de mercancías en tránsito, deberían tomarse por los países de embarque y destino. En el Convenio de TM se identifican dos asuntos destacados :

- I.) Adecuación de la información suministrada por el país de embarque.
- II.) Determinación del lugar de el país de destino en donde debe realizarse la inspección de las mercancías.

#### **1.4.4. Procedimientos aduaneros de transito**

En el caso de un tránsito de paso, la necesidad del control de Aduanas es mayor que en el caso de las mercancías que ingresan definitivamente al comercio nacional. La razón de aquello radica en que, normalmente, ninguna de las partes involucradas en las operaciones de tránsito (consignador, consignatario o porteador) cuenta con una oficina en

el país para exigir la responsabilidad respectiva por las irregularidades detectadas.

El principio de la libertad de tránsito se establece en varios instrumentos internacionales, tal como el Convenio sobre Libertad de Tránsito de Barcelona, 1921, y el Convenio sobre Tránsito del Comercio de los países Mediterráneos, 1965. Sin embargo, la mayoría de los regímenes de tránsito aduanero establecen, directa o indirectamente, el derecho de las administraciones nacionales de Aduanas para examinar las mercancías en cualquier punto del territorio nacional.

Los acuerdos internacionales de tránsito existentes no establecían medidas suficientes para facilitar el desarrollo de las operaciones de transporte multimodal internacional. Por consiguiente, se decidió incluir en el Convenio TM una expresión firme y renovada del principio de la libertad de tránsito y disposiciones para limitar la inspección de las mercaderías en tránsito. Los países retuvieron, sin embargo, el derecho de aplicar medidas de preventivas de interés doméstico, como la protección de la seguridad, el orden público y la salud.

El principio de la exoneración de los derechos de importación y exportación y de los impuestos para las mercancías en tránsito, ha sido

reconocido en todos los países y ha sido reflejado en acuerdos internacionales. Pero la situación puede complicarse por los requerimientos de pago de varios derechos y cargos para cubrir los servicios útiles proporcionados en relación con las mercancías. Pueden justificarse la aplicación de cuotas razonables para proporcionar una recompensa económica apropiada al país de tránsito, en relación con las operaciones de tránsito aduanero. A fin de facilitar las operaciones de TM, bajo el Convenio de 1980 es posible señalar las siguientes proposiciones :

- I.) Aplicación de cuotas y cargos según regulaciones nacionales sobre seguridad pública o salud.
- II.) Aplicación de cuotas y cargos limitados al costo aproximado de los servicios proporcionados, entendido que son aplicados bajo condiciones de igualdad.

#### **1.4.5. Sistemas de seguridad aduanera**

La seguridad de Aduanas está compuesta esencialmente por dos elementos:

- I.) Requerimiento de una garantía financiera, otorgada en el país de tránsito por la parte responsable de la operación de tránsito, para responder por posibles reclamos de Aduanas.
- II.) Medidas físicas, tomadas por las Aduanas para verificar que las mercancías sean eventualmente re-exportadas.

Bajo el sistema de garantía TIR cada parte contratante designa a una asociación nacional fiadora que se compromete a actuar como garante por todos los carnets TIR usados para el tránsito en el territorio del país. Todas estas asociaciones forman una cadena, en la cual los miembros están ligados unos con otros a través de una organización internacional, la cual es la Unión de Transporte Internacional por Carretera ( IRU ).

En los sistemas de garantía, la cobertura de la fianza varía : algunas cubren derechos, impuestos y multas, incluyendo hasta el valor del vehículo, en tanto otras excluyen específicamente las multas. Pero la tendencia es evidente : los más recientes instrumentos internacionales basan los sistemas de garantía en el monto potencial de los derechos e impuestos sobre el embarque en cuestión. Existe también un número importante de instrumentos internacionales en vigor que no requieren garantía alguna.

En todo caso un sistema de garantías aduaneras global permitiría a todos los operadores aplicar en todo el mundo el mismo sistema de garantía al mismo costo. Pero surge la duda sobre la posibilidad de administrar los riesgos bajo un sistema global. No hay razón para no lograrlo, pero una enorme cantidad de trabajo administrativo sería necesario dado el inmenso volumen de operaciones de tránsito aduanero. Esto podría elevar los costos indebidamente. Una solución intermedia sería el desarrollo de sistemas de garantías regionales, los cuales podrían subsecuentemente ser ligados o integrados a un sistema global.

La referencia a los arreglos de seguridad aduanera en el Convenio TM se limitó a lo siguiente :

- I.) Una garantía financiera, si es que se requiere, debería presentarse a satisfacción de las autoridades aduaneras, tanto bajo las regulaciones en vigor en el país de tránsito como bajo los convenios internacionales.
- II.) La garantía debería cubrir derechos de importación / exportación e impuestos aplicables y, en los países donde estén cubiertos por las garantías, cualquier penalidad aplicable.

III.) El sistema de garantías debería ser simple, eficiente y barato.

#### **1.4.6. El documento de tránsito aduanero**

Las Aduanas de los países de tránsito necesitan un documento que describa las mercancías exactamente de modo que, al identificarlas, pueda determinarse la pérdida exacta que sufrirían en caso de pérdida de las mismas durante el viaje. El documento deberá contener datos de los gerentes y de las personas responsables por el embarque. La función del documento de tránsito aduanero es certificar que la operación de tránsito ha concluido sin dar lugar a reclamo alguno por parte de las Aduanas del país de tránsito. En muchos casos el documento de tránsito aduanero es la única fuente de información estadística sobre operaciones de tránsito.

El contenido de la información requerida en los documentos de tránsito aduanero por los diferentes regímenes de tránsito es más o menos uniforme. Todos ellos requieren que el valor de las mercancías sea señalado, por lo que una factura puede ser necesaria para permitir a las Aduanas evaluar el monto de los derechos e impuestos a ser pagados sobre

las mercancías, cuando sea necesario comprobar que la garantía es adecuada. No obstante, la transacción será cubierta frecuentemente por una garantía general válida para transacciones durante un período especificado, tal como un año. En éste caso no se espera normalmente que las Aduanas hagan un cálculo por cada transacción.

Las operaciones de tránsito internacional pueden ser facilitadas mediante el uso del documento TM, tomado como la parte descriptiva del mismo como un documento de tránsito. Este principio es aplicado igualmente en el Convenio ITI. El formato del documento de tránsito aduanero en línea con el Formato Clave de las Naciones Unidas para Documentos Comerciales es el mismo formato recomendado por el Convenio de Kioto.

### **1.5. Organización de operadores de transporte multimodal locales**

Las políticas promocionales deberían dirigirse al establecimiento de los OTM y a crear el marco dentro del cual puedan operar. Las formas organizativas descritas a continuación contienen elementos para los cuales se requiere con la mayor urgencia el soporte gubernamental, a fin de asegurar una diversificación exitosa hacia las operaciones de transporte multimodal, correspondientemente, la creación de nuevas empresas TM. Las medidas promocionales pueden basarse en :

- políticas educacionales,
- políticas fiscales,
- políticas de transporte modal, incluyendo política de inversión, política tarifaria, política regulatoria, etc.,
- política de transporte internacional,
- política de comercio exterior.

La mayoría de los OTM's existentes se encuentran localizados en los países desarrollados. Si las empresas de los países en desarrollo desean

convertirse en OTM's, pueden enfrentar múltiples dificultades a las cuales ya se ha hecho referencia anterior. En consideración a estas dificultades, particularmente con vistas a los limitados recursos de los países en desarrollo, puede ser ventajoso para ellos estimular, en primera instancia, a las empresas existentes conectadas con el transporte para que entren en el campo del transporte multimodal. Tales empresas pueden ser porteadores ( armadores, porteadores por carretera, ferrocarriles, líneas aéreas, etc. ) o no porteadores como los usuarios, los expedidores de carga, etc., dependiendo de su adecuación, competencia o de otros factores relevantes. Si los recursos lo permiten, sin embargo, los países en desarrollo pueden también determinar si deben establecer nuevas empresas y, en tal caso, si deben ser operadores de transporte o no. La directa participación de los gobiernos en las nuevas empresas puede darles el necesario estatus y capacidad financiera, particularmente para ganar la confianza de los bancos y de las instituciones de financiamiento de ultramar. Dependiendo de la anterior guía general, los países en desarrollo pueden considerar las posibilidades de establecer los diferentes tipos de empresas que se indican más adelante.

### **1.5.1. Tipos de empresas para un operador de transporte multimodal**

- I.) Los portadores nacionales unimodales, como los armadores, los portadores por carretera y los ferrocarriles, pueden ser estimulados a entrar en el campo del transporte multimodal, por supuesto que cuenten con los recursos y las destrezas necesarios.
  
- II.) Alternativamente, los portadores unimodales arriba mencionados pueden ser estimulados a unir fuerzas y, a través de un “ pool ” de sus recursos, pueden proporcionar muchos de los elementos componentes del sistema TM, tales como barcos, contenedores, equipo de manipuleo, vehículos de carretera, etc., reduciendo de tal manera los requerimientos de inversión adicional.
  
- III.) Las empresas conjuntas de transporte entre países en desarrollo particularmente entre países mediterráneos y sus vecinos de tránsito pueden superar varias de las dificultades que enfrentan los países en desarrollo, tales como escasez de capital, limitación de personal administrativo y técnico entrenado, etc. Además, debido a los

enlaces económicos, comerciales e institucionales que se establecen entre los países miembros, tales empresas conjuntas pueden mostrarse particularmente adaptables para actuar como OTM's. En el campo del transporte marítimo, aéreo y ferroviario ya existen varias empresas conjuntas entre países en desarrollo.

IV.) La cuarta posibilidad es el consorcio de las líneas navieras locales con las líneas navieras foráneas, que ya ha sido establecido en algunos países de America Latina. Fuera de ofrecer una cuota fija del comercio a la línea naviera nacional, la línea extranjera puede ofrecer sustancial ayuda técnica y financiera, que permita a la línea nacional adoptar las modernas tecnologías de transporte y acarrear su cuota del tráfico. Bajo un consorcio tal será necesario, sin embargo, asegurar que el control efectivo de la nueva organización se mantenga en el país en desarrollo y que sean adecuadamente protegidos los intereses nacionales. Por ejemplo, dichos consorcios no deben resultar en penas para los consignadores de carga general que se encuentren a la búsqueda de oportunidades de transporte.

El surgimiento de grandes consorcios de empresas de contenedores y de grupos poderosos de armadores convertidos en OTM's, se plantea como una amenaza para el negocio de los expedidores de carga, por cuanto los consignadores, que fueron sus clientes en el pasado, ahora encuentran más conveniente y ventajoso aproximarse directamente al OTM. Puede ser entonces aconsejable para los expedidores de carga de los países en desarrollo, reorganizarse y quizás entrar en el campo del transporte multimodal, por ser la mejor manera de hacerlo. Se ha estimado que una quinta parte de los expedidores de carga del mundo están localizados en los países en desarrollo, y que una vasta mayoría de ellos ha estado participando en el manejo de carga general. Ellos pueden formar organizaciones para el TM, ya sea separadamente o en conjunto con las líneas navieras y con las organizaciones de los consignadores. También pueden asociarse con sus contrapartes de los países vecinos no desarrollados, incluyendo a los países mediterráneos, y establecer tales organizaciones a nivel regional. Algunos expedidores de carga poseen o controlan varios elementos componentes del sistema TM, tales como camiones, remolques y otros vehículos de carretera, bodegas depósitos de contenedores, etc., a la vez que proporcionan una variedad de servicios tales

como el suministro y coordinación de varios medios de transporte, el agrupamiento de las cargas LCL, el empaque de las mercancías para exportación, la documentación, las formalidades de importación / exportación, las formalidades aduaneras, etc., los cuales se encuentran en el transporte multimodal. Una organización conjunta de expedidores de carga a nivel nacional o regional tendrá, por consiguiente, a su disposición no solamente mucho del expertizaje requerido para el transporte multimodal, también tendrá la mayor parte de las facilidades de infraestructura requerida. Tal organización podrá resistir mejor la ampliación de las actividades de los OTM's extranjeros, destinadas a ganar control de las facilidades de transporte interior en los países en desarrollo.

Posiblemente, una empresa conjunta de expedidores de carga puede además jugar un papel creciente en la organización de "puentes terrestres" (land bridges) o sistemas de transporte por superficie a través de países en desarrollo, incluyendo a los países mediterráneos. Combinando el uso de remolques y camiones por carretera y ferrocarril, tales sistemas de puentes terrestres pueden ser utilizados para el movimiento multimodal de carga en forma no – contenedorizada o aún como carga general.

Los intermediarios tales como agentes navieros, agentes aduaneros, firmas de estibadores, etc. Que prestan varios servicios actualmente a los armadores o a los consignadores, podrían quizás proporcionar servicios de TM, individual o conjuntamente.

Dependiendo de sus recursos financieros, los OTM's locales pueden adquirir barcos, equipo, medios de transporte interior, etc., bajo un programa por etapas. Para minimizar sus inversiones, por ejemplo, el OTM puede fletar espacio en los buques y usar contenedores obtenidos en arriendo, posponiendo de esa manera para una etapa posterior las pesadas inversiones en buques y equipo. Pero en tanto el OTM actúe como principal y tenga que comprometerse con varios porteadores unimodales, incluyendo como subcontratistas armadores que operan grandes buques portacontenedores, es que la situación financiera del OTM sea suficientemente sólida para lograr la confianza y la buena voluntad de sus asociados. La magnitud de la inversión financiera requerida dependerá del tipo de transporte adoptada para las operaciones TM y de la escala de su aplicación.

### **1.5.2. Estructura organizacional de un operador de transporte multimodal**

El OTM debería contar con una estructura organizacional adecuada, tanto en su propio país como en los países extranjeros, para atender sus negocios. En su propio país, el OTM de un país en desarrollo puede que deba establecer además de su oficina central, oficinas subsidiarias o sucursales o agentes en diferentes sitios, dependiendo de la magnitud de sus negocios y del rango de servicios que proporcione. En el extranjero puede que tenga que establecer una red de agentes / corresponsales y, si es necesario, subsidiarias y sucursales, dependiendo de nuevo de la magnitud de sus negocios. La designación de agentes / corresponsales competentes en el exterior puede que no presente problemas, particularmente cuando la organización TM ha sido establecida juntamente con intereses extranjeros, pero la limitación de personal entrenado en aspectos gerenciales y técnicos para la oficina central o para las sucursales en el país del OTM, puede plantear problemas. Esto puede hasta cierto punto resolverse por medio de la cooperación regional entre países en desarrollo, de forma que la experiencia y el expertizaje disponibles a nivel

regional pueda constituir un “ pool ” y ser utilizado a su ventaja máxima. Será también recomendable que los países en desarrollo establezcan centro de entrenamiento, preferiblemente bajo los auspicios de las comisiones regionales de las Naciones Unidas, con el propósito de impartir entrenamiento especializado tanto gerencial como técnico en las operaciones TM.

Las medidas nacionales de política promocional tiene que ser diseñadas de manera que creen un ambiente propicio para el establecimiento y la expansión de tales empresas, ayudando a superar los problemas específicos antes mencionados. Aunque las medidas específicas a tomar para estos propósitos no pueden tener carácter general, parece que con más urgencia se requieren medidas de promoción activa en los campos de política educacional, de transporte modal, de transporte internacional y de comercio exterior.

## CUADRO N°1

### CUADRO COMPARATIVO DE LOS RÉGIMENES DE RESPONSABILIDAD MARÍTIMOS Y MULTIMODALES

	<b>REGLAS DE LA HAYA</b>	<b>PROTOCOLO DE VISBY</b>	<b>REGLAS DE HAMBURGO</b>	<b>CONVENIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL</b>	<b>REGLAS UNCTAD/ICC</b>
<b>APLICACIÓN</b>	País de embarque	País de embarque	Imperativo	Imperativo	Voluntario
<b>PERÍODO</b>	Gancho a gancho	Gancho a gancho	Custodia	Custodia	Custodia
<b>FUNDAMENTO</b>	Debida diligencia	Debida diligencia	Culpabilidad presunta	Culpabilidad presunta	Culpabilidad presunta
<b>EXONERACIONES</b>	Faltas náuticas	Faltas náuticas	Ninguna	Ninguna	Faltas náuticas
<b>POR RETRASO</b>	Ninguna	Ninguna	Sí	Sí	Sí
<b>LÍMITES</b>	500 USD/bulto (cogsa)	667 DEG/bulto 2DEG/kilo	835 DEG/bulto 2.5 DEG/kilo	920 DEG/bulto 2.75 y 8.33 DEG/kilo	667 DEG/bulto 2 y 8.33 DEG/kilo
<b>PRESCRIPCIÓN</b>	1 año	1 año	2 años	2 años	9 meses

(Nota: Los regímenes establecidos tanto en el Acuerdo Regional como en las condiciones Fiata coinciden con el régimen de las Reglas UNCTAD/ICC, por ello no se incluyen en este cuadro)

## CUADRO N°2

### CUADRO COMPARATIVO DE LOS REGÍMENES DE RESPONSABILIDAD EN EL TRANSPORTE UNIMODAL

	AÉREO VARSOVIA	CARRETERO			FERROVIARIO CIM	MARÍTIMO		
		CMR	CRT	DEC.257		La Haya	Visby	Hamburgo
<b>PERÍODO DE RESPONSABILIDAD</b>	Custodia	Custodia	Custodia	Custodia	Custodia	Gancho a gancho	Gancho a gancho	Custodia
<b>BASE DE RESPONSABILIDAD</b>	Culpa presunta	Culpa presunta	Culpa presunta	Culpa presunta	Culpa presunta	Debida diligencia	Debida diligencia	Culpa presunta
<b>LÍMITE DE RESPONSABILIDAD</b>	17 DEG/kg.	8.3 DEG/kg.	3 USD/kg.	0	18 DEG/kg.	500 USD	667 o 2 DEG/kg.	920 o 2.75 DEG/kg
<b>RESPONDE DEL RETRASO</b>	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	Sí

## **CONCLUSIONES**

La oportunidad que se presenta a Latinoamérica, y a Chile en particular, para comenzar una nueva era de integración política, económica y jurídica es innegable a la luz de las ventajas prácticas del transporte multimodal internacional. Debemos recordar que la idea matriz que hoy en día rige a la actividad económica mundial es la de la “globalización”, la cual se obtiene por medio de la “integración”.

En el caso del transporte multimodal, la exigencia integracionista se observa en la utilización de dos o más modos de transporte diversos en un solo contrato, lo cual permite sostener que el transporte multimodal es la herramienta comercial de la actualidad.

Haciendo suyas las ideas anteriores; que la figura jurídica del transporte multimodal cumple con los requisitos de la nueva economía; éste trabajo de investigación ha intentado de cumplir con tres objetivos pedagógicos: En primer lugar, presentar al transporte multimodal como una novedad jurídica del Derecho Comercial en materia de transporte de mercaderías; En segundo lugar, exponer las diversas posiciones existentes, en el mundo teórico y práctico, en torno a temas específicos del transporte

multimodal, en especial en relación con el régimen de responsabilidad del operador de transporte multimodal y su registro; y por último, describir los diversos cambios necesarios para impulsar el desarrollo del transporte multimodal en Chile y en el resto de América del Sur.

En cuanto al primer punto, se podría sostener que el transporte multimodal, como institución jurídica, aparentemente, no presenta ninguna novedad constructiva-jurídica trascendente, ya que la esencia del TM estaría desarrollada en el tratamiento del transporte unimodal de mercaderías. Sin embargo, las diversas características particulares del transporte en comento, expuestas en el primer capítulo, sí lo hacen singular. La particularidad del transporte multimodal radica fundamentalmente en la unión de los diversos medios de transporte bajo un solo contrato. La utilización de un solo contrato es el pivote jurídico determinante, el cual permite la especialidad del transporte multimodal. La economía jurídica encuentra en el transporte multimodal una de sus máximas expresiones, ya que éste representa la respuesta jurídica más novedosa a las exigencias actuales del transporte de las mercancías. Es por ello que el estudio del transporte multimodal no debe ser relegado a un segundo plano, tal como sucede actualmente en las aulas universitarias. En lo relativo a las características del operador de transporte

multimodal, ellas también constituyen una respuesta adecuada a las demandas actuales logísticas y estructurales del empresario de transporte internacional de mercadería.

Sin embargo, el transporte multimodal no está ajeno al choque de intereses económicos, propios de una actividad comercial como lo es el transporte de mercancías a través de los diversos países del planeta. Es por lo anterior que en el segundo capítulo desarrollado en éste trabajo, señalamos las divergencias actualmente existentes entre los diversos agentes económicos-comerciales. Tales desacuerdos se encuentran limitados, por un lado, al cuestionado régimen de responsabilidad del OTM, y por el otro, a la diversidad de legislaciones nacionales e internacionales al respecto. En cuanto al tema de la responsabilidad, las distintas posturas están avaladas por los diversos intereses que cada una de las partes involucradas quieren defender. Mientras que los operadores quisieran ver reducida su responsabilidad, los cargadores-consignatarios exigen garantías suficientes para confiar el transporte de sus mercaderías a un OTM. Este dilema debe ser resuelto, sin duda alguna, por las autoridades políticas en conjunto con las partes privadas involucradas en el transporte multimodal. Para tal efecto existen en la región distintas instancias de diálogo entre el

sector privado y público, las cuales, sin embargo no han dado los resultados esperados. Complementando la exigencia anterior, y además por ser la autoridad política la última instancia para tomar la decisión definitiva respecto al régimen de responsabilidad del operador de transporte multimodal, se hace recomendable, para un mejor desarrollo del TM, una coordinada acción de los países de la región, evitando así el choque de legislaciones contradictorias las cuales entranpan el avance del transporte multimodal. La acción coordinada de los Gobiernos regionales es una cuestión de vital importancia para la adecuada implementación del TM en Sudamérica, haciéndose un imperativo la existencia de una uniformidad en lo relativo a la normativa jurídica a aplicar al TM, el régimen de responsabilidad del OTM, su control, y el alcance de los tratados internacionales en la materia. Actualmente, los avances alcanzados en tal sentido han sido bastante escasos, pero no del todo nulos, destacándose el trabajo realizado por el subgrupo N°5 al interior del MERCOSUR. Mientras más países sean incorporados al transporte multimodal el éxito del mismo se hace incuestionable, prometiéndose el desarrollo de los países involucrados. La aislada existencia de normas nacionales en Sudamérica que regulan el TM constituye, sin duda alguna, un gran avance para el

transporte multimodal, en cuanto a su reconocimiento, pero también es una señal de alerta, ya que el peligro de la proliferación de legislaciones no coordinadas y estrictamente nacionales pone en peligro la expansión del transporte multimodal.

Aparte de lo anteriormente señalado, el transporte multimodal debe enfrentar otros problemas u obstáculos, los cuales se encuentran fuera de su propia institucionalidad y los cuales dicen relación con la deficiencia técnica e infraestructural de las instalaciones físicas anexas al transporte de mercaderías. El retraso latinoamericano en cuanto a redes de transporte es realmente preocupante y es el que requiere de inversiones importantes en el más breve plazo posible si es que se quiere provocar la implantación del transporte multimodal de mercaderías. Las exigencias tecnológicas (EDI) actuales no deben ser obviadas, ya que son el lenguaje de entendimiento de la nueva economía mundial a la cual nos queremos integrar. Desatender estas demandas llevaría al fracaso inevitable de todo el esfuerzo que implica el transporte multimodal.

El entorno necesario para el desarrollo del transporte multimodal, a semejanza de la situación que se observa en el resto del mundo, deberá estar conformado por un entramado de mecanismos legales e institucionales,

infraestructuras físicas y redes de servicios que hagan del transporte multimodal un negocio rentable para sus operadores y un instrumento de competitividad para los usuarios del mismo.

Teniendo presente lo anteriormente señalado, creemos indispensable formular en éste lugar, como aporte definitivo de nuestro trabajo investigativo, una serie de recomendaciones concretas que se requerirán para la adopción del transporte multimodal en América Latina.

Es evidente que el transporte multimodal requiere de acciones de los usuarios, de las empresas operadoras y de los gobiernos, por lo cual hemos agrupado éstas acciones, para efectos de análisis, en tres grandes categorías cuyo contenido se detalla a continuación:

#### **I.) MARCO INSTITUCIONAL.**

Es el que permite que los intervinientes operen con las garantías necesarias para el cumplimiento de su función. Para los usuarios, este marco deberá permitir el acceso a un conjunto de servicios de transporte multimodal en condiciones de igualdad con sus competidores internacionales. Para los operadores, será el conjunto de disposiciones y normas que les permita

invertir y preservar su inversión, rentabilizarla y disponer de garantías de libre competencia. Para la administración, el marco institucional deberá permitir intervenir a efectos de control fiscal y aduanero así como de cumplimiento en general de las normas vigentes en materia de libre competencia y otras de carácter comercial, y adoptar medidas de fomento de la actividad según se estime necesario.

**Estatuto de los operadores de carga:** Se trata de dar a los llamados transitarios o *freight forwarders* la existencia legal que necesitan para operar como tales y proporcionar así a los usuarios un interlocutor responsable legal y comercialmente. En el resto del mundo el transitario es el principal operador de transporte multimodal; en América Latina no tiene estatuto legal como el que tienen, por ejemplo, los agentes despachadores de aduanas.

**Disposiciones fiscales y tributarias:** Se trata por una parte, de fomentar el uso del transporte multimodal y en ese sentido otorgar las mismas ventajas fiscales a los fletes terrestres cuando sean parte de una operación de transporte multimodal, que las que gozan los fletes aéreos y marítimos; y, por otra parte, no discriminar en contra de ninguno de los potenciales operadores de transporte multimodal, incluidos los transitarios cuando se

reglamente la profesión, y de promover el desarrollo de empresas y consorcios nacionales y regionales mediante el otorgamiento de incentivos tributarios.

**Controles aduaneros:** Se trata de permitir el paso de contenedores por el puerto y/o fronteras en general, sin inspección física de la mercadería posibilitando el despacho en destino, en almacén de depósito aduanero particular, u otra forma de redespacho a terminales interiores de carga.

**Estatuto del contenedor:** Se trata de acordar a nivel regional una definición del contenedor como medio de transporte y darle un tratamiento adecuado permitiendo la libre circulación de los contenedores extranjeros y nacionales con o sin carga, bajo el régimen aduanero de admisión temporal.

**Terminales interiores de carga:** Se trata de permitir la construcción y operación de terminales interiores, con posibilidad de realización de despacho aduanero, en los que se puedan efectuar todas las operaciones de acondicionamiento, consolidación y desconsolidación de carga, trasbordo, etc. necesarias a la transferencia de un modo a otro o al acopio y distribución de la mercancía.

## II.) MARCO OPERATIVO.

Es el que acota el funcionamiento de los operadores entre ellos. El marco operativo tiene relación directa con las prácticas y usos de los operadores pero también con su capacidad de operación ya sea financiera, comercial o física. El marco operativo adecuado es el que permitirá que se puedan realizar operaciones de transporte intermodal por qué existen equipos y lugares apropiados para el almacenamiento y transbordo, experiencia para programar y realizar las transferencias de un modo a otro, bancos que acepten documentos de transporte multimodal, compañías de seguro que respalden los operadores y las operaciones de transporte multimodal, exportadores e importadores que sepan elegir los términos comerciales adecuados, y en general que todos los operadores puedan comunicar entre ellos vía intercambio electrónico de datos.

**Prácticas comerciales:** En un intento por adecuar los términos de compraventa internacional (INCOTERMS) al desarrollo del transporte multimodal y a las nuevas tecnologías asociadas (EDI), la Cámara de Comercio Internacional ha adaptado algunos términos comerciales tradicionales y ha creado otros que se ajustan a estos nuevos requerimientos, contenidos en la versión revisada de los INCOTERMS de

1990.

Los términos CIF y FOB, concebidos para transportes unimodales, esencialmente marítimos, establecen la borda del buque como punto crítico para el traspaso del costo, de los riesgos y de la propiedad de los productos, en circunstancias que por efectos del contenedor, el transporte en general y especialmente el transporte multimodal han trasladado este punto crítico al lugar donde el porteador recibe o entrega efectivamente la carga, el que comprende desde una estación de contenedores en el puerto de carga o descarga, hasta el almacén o fábrica del importador o exportador.

Resulta esencial en consecuencia, conciliar los términos de compraventa internacional con la realidad del transporte multimodal que se genera a partir de ella, de modo tal que los puntos de quiebre, especialmente en materia de riesgos y de responsabilidad, sean coincidentes para evitar distorsiones y eventuales seguros duplicados.

Interesa destacar también, que independientemente de los términos de compraventa internacional que han uniformado usos y prácticas comerciales para efectos de interpretación, el régimen jurídico internacional que regula la compraventa internacional y sus efectos se consagra en la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de

Mercancías de 1980, cuya ratificación pudiera resultar aconsejable para unificar y armonizar criterios y regulaciones en esta materia.

**Prácticas bancarias:** Se trata de que los bancos comerciales que operan en comercio exterior pongan en práctica los usos y costumbres uniformes para la aceptación de documentos de transporte multimodal (como el FBL de la FIATA) en los mecanismos de apertura de carta de crédito u otros.

Estadísticas recientes demuestran que con excepción de algunos bancos en Paraguay, el resto del comercio latinoamericano mantiene una posición conservadora en este sentido. Conforme a estas reglas, se aceptan, además de los documentos tradicionales de transporte unimodal, los documentos de transporte multimodal, los documentos de transporte que indiquen que la mercancía ha sido tomada a cargo o bajo custodia del transportador, o que ha sido recibida para embarque, o que ha sido tomada a cargo por el transportador en un lugar diferente del puerto de embarque, o cuando ha sido recibida o entregada en una estación de contenedores o en un patio de contenedores que se encuentren o pertenezcan al puerto de embarque o destino.

Adicionalmente, las ICC 500 convalidan como "limpio" el documento de transporte que no tiene anotaciones sobrepuestas que

indiquen expresamente una condición defectuosa de la mercancía o embalaje. Ello obliga a aceptar como válidos los documentos con "reservas", las que no tienen por objeto indicar una condición defectuosa de la mercancía o embalaje, sino que simplemente permiten dejar constancia de la falta de medios razonables que el porteador ha tenido para verificar el contenido, como por ejemplo "contenedor cargado y sellado por el embarcador que dice contener" (FCL).

**Cobertura de los seguros:** Se trata de permitir la suscripción de pólizas de seguro sin ningún tipo de limitaciones en cuanto a la nacionalidad de la compañía de seguros, el tipo de operación de transporte ni el operador en la medida en que éste reúna las condiciones legales para operar.

**Intercambio electrónico de datos (EDI):** Se trata de fomentar el uso de la informática en las comunicaciones relativas a operaciones comerciales y de transporte. Existen en el mercado paquetes comerciales de programas que permiten la gestión de los documentos y la información de comercio internacional y que además cumplen con las normas internacionales del UN/EDIFACT para el intercambio de computadora a computadora, de la información necesaria para realizar todas las operaciones de compra y venta de bienes y servicios que se efectúan tanto dentro de un mismo país como a

través de sus fronteras internacionales, y que da lugar al denominado "comercio sin papeles". Si bien el tema del intercambio electrónico de datos y el UN/EDIFACT debiera ser también un aspecto de gran relevancia para los operadores de transporte multimodal latinoamericanos, se denota por parte de ellos un desconocimiento y/o escaso interés por este nuevo desafío tecnológico.

**Aspectos físicos del movimiento de contenedores:** Se trata de fomentar la libre y mayor circulación de contenedores y para ello contar con los equipos e infraestructuras de manejo de los mismos. En este contexto son de especial importancia, algunos aspectos como la normalización de pesos y dimensiones en el transporte carretero, pero también la dotación de la infraestructura portuaria para el tratamiento de los contenedores y la posibilidad de reposicionamiento de los mismos en la gestión de flujos descompensados. Aún cuando la contenedorización viene desarrollándose masivamente desde hace dos décadas, en la gran mayoría de los países de la región, por falta de mecanismos adecuados de capacitación, los operadores no han terminado de asumir el conocimiento y manejo de esta tecnología.

### **III.) MARCO LEGAL.**

Es el que define los conceptos, reglamenta las obligaciones y derechos de

las partes de un contrato de transporte, establece los límites de responsabilidad del operador y los requisitos que éste deberá cumplir para operar. El marco legal deberá asimismo armonizar las distintas legislaciones vigentes nacionales y regionales en materia de transporte con las internacionales para evitar conflictos y permitir y fomentar la continuidad en la región de las operaciones de transporte multimodal iniciadas fuera de la misma y vice versa. Esta armonización deberá hacerse tanto a nivel unimodal como multimodal, así como en el tránsito aduanero.

**Legislación modal sobre responsabilidad del transportista:** Se trata de fomentar la adopción de reglas uniformes sobre responsabilidad del transportista, teniendo en cuenta la existencia del Convenio sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Terrestre Internacional (TIR) y su necesaria adaptación a la realidad multimodal.

**Legislación para estaciones de transferencia:** Se trata de fomentar la adopción de reglas uniformes sobre responsabilidad del operador de terminales de carga, y para ello suscribir el recientemente aprobado Convenio Internacional sobre la Responsabilidad del operador de Terminales de Carga (COT) de Naciones Unidas.

**Legislación regional sobre transporte multimodal:** Se trata de adoptar una norma que permita establecer un concepto único de transporte multimodal en la región, normalizar las legislaciones vigentes o en preparación en el ámbito nacional y compatibilizar la región con el resto del mundo en esta materia. La norma regional debe además permitir el fomento del transporte multimodal por operadores nacionales o regionales y contribuir así al marco institucional necesario.

**Tránsito aduanero internacional:** Se trata de adoptar un documento único de tránsito terrestre con procedimientos uniformes para toda la región y llegar a mecanismos de cooperación entre aduanas para que los controles efectuados para una exportación en el país de origen sean aceptados y respetados por las aduanas de los países de tránsito, y en el país de destino para la carga de importación, en la medida en que el contenedor y los sellos vengan intactos.

# INDICE

## ANEXOS

	<b>Pagina</b>
1. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Ginebra, 1980 .....	310
2. Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional entre los Estados parte del MERCOSUR. ....	378
3. Reglas UNCTAD/ICC, Revisión 1992. ....	411
4. Decisión 331 sobre Transporte Multimodal de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, 1996. ....	428
5. Decisión 393 que modifica Decisión 331 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena sobre transporte multimodal .....	459
6. Resolución 23 de la III Reunión Ordinaria de la Conferencia de Ministros de Transportes de América del Sur ....	469
7. Normativa aplicable a los documentos de transporte multimodal FIATA de 1992 .....	503
8. Ley 24.921 de Transporte Multimodal de Mercaderías de la República Argentina de 1998 .....	527
9. Ley 9.611 sobre el Transporte Multimodal de Cargas de la República Federal del Brasil de 1998 .....	559
10. Circular N°40 sobre seguro obligatorio de responsabilidad civil del Operador de Transporte Multimodal de la República Federal del Brasil de 1998 .....	578

<b>SIGLAS Y ABREVIATURAS .....</b>	<b>598</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>599</b>

**CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL  
TRANPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE  
MERCANCIAS.**

PREÁMBULO

**LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,**

RECONOCIENDO:

- a. Que el transporte multimodal internacionales uno de los medios de facilitar la expansión ordenada del comercio mundial.
- b. La necesidad de promover el desarrollo de servicios de transporte multimodal adecuados, económicos y eficientes que permitan atender las necesidades de cada tráfico.
- c. La conveniencia de asegurar el desarrollo ordenado del transporte multimodal internacional en beneficio de todos los países y la necesidad de considerar los problemas especiales de los países de tránsito.

- d. La conveniencia de establecer ciertas reglas relativas al transporte de mercancías mediante contratos de transporte multimodal internacional, con inclusión de disposiciones equitativas sobre la responsabilidad de operadores de transporte multimodal.
- e. La necesidad de que el presente Convenio no afecte a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y al control de las operaciones de transporte.
- f. El derecho de todo Estado a reglamentar y controlar, en el ámbito nacional, los operadores y las operaciones de transporte multimodal.
- g. La necesidad de tomar en consideración los intereses y problemas especiales de los países en desarrollo, por ejemplo, en lo que se refiere a la introducción de nuevas tecnologías, la participación de los servicios multimodales, de sus portadores y operadores nacionales, la relación costo-eficacia de tales servicios y la máxima utilización de la mano de obra local y de los seguros locales.
- h. La necesidad de garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de servicios de transporte multimodal y los intereses de los usuarios de tales servicios.

- i. La necesidad de facilitar los trámites aduaneros, teniendo debidamente en cuenta los problemas de los países de tránsito.

CONVINIENDO en los siguientes principios básicos:

- a. Que debe establecerse un justo equilibrio de intereses entre los países desarrollados y los países en desarrollo y que debe lograrse una distribución equitativa de actividades entre esos grupos de países en el transporte multimodal internacional.
- b. Que, antes y después de la introducción de toda nueva tecnología, en el transporte multimodal de mercancías, deben celebrarse consultas entre los operadores de transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de los servicios.
- c. Que los usuarios tienen libertad para elegir entre los servicios multimodales y los servicios de transporte segmentado.

- d. Que la responsabilidad del operador de transporte multimodal conforme al presente Convenio debe basarse en el principio de la presunción de culpa o negligencia.

HAN decidido celebrar un convenio a esos efectos y han convenido en lo siguiente:

## **PARTE I**

### **DISPOSICIONES GENERALES**

#### **Artículo 1**

##### **Definiciones**

A los efectos del presente Convenio:

1. Por “transporte multimodal internacional” se entiende el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar

situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente. Las operaciones de recogida y entrega de mercancías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal, según se definan en ese contrato, no se considerarán un transporte multimodal internacional.

2. Por “operador de transporte multimodal” se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.
3. Por “contrato de transporte multimodal” se entiende el contrato en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías.
4. Por “documento de transporte multimodal” se entiende el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita

que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato.

5. Por “expedidor” se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal, o toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al operador de transporte multimodal en relación con el contrato de transporte multimodal.
6. Por “consignatario” se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.
7. El término “mercancías” comprende cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o de embalaje análogo, si ha sido suministrado por el expedidor.
8. Por “convenio internacional” se entiende un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional.

9. Por “ley nacional imperativa” se entiende toda ley referente al transporte de mercancías de cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulación contractual en perjuicio del expedidor.
10. La expresión “por escrito” comprende, entre otras cosas, el telegrama y el telex

## **Artículo 2**

### **Ámbito de aplicación**

Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte multimodal entre lugares situados en dos Estados, siempre que:

- a. El lugar, estipulado en el contrato de transporte multimodal haya de tomar las mercancías bajo su custodia esté situado en un Estado Contratante, o

- b. El lugar, estipulado en el contrato de transporte multimodal, en que el operador de transporte multimodal haya de hacer entrega de las mercancías esté situado en un Estado Contratante.

### **Artículo 3**

#### **Aplicación Obligatoria**

1. Cuando se haya celebrado un contrato de transporte multimodal que, conforme al artículo 2, se rija por el presente Convenio, lo dispuesto en el presente Convenio será de cumplimiento obligatorio a tal contrato.
2. Ninguna disposición del presente Convenio afectará al derecho del expedidor a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado.

## **Artículo 4**

### **Reglamentación y Control del Transporte Multimodal**

1. El presente Convenio no afectará a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y el control de las operaciones de transporte, ni será incompatible con tal aplicación.
2. El presente Convenio no afectará al derecho de todo Estado a reglamentar y controlar en el ámbito nacional las operaciones de transporte multimodal, ni en particular su derecho a adoptar disposiciones sobre las consultas, especialmente antes de que se introduzcan tecnologías y servicios nuevos, entre los operadores de transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de explotación, la concesión de licencias a los operadores de transporte multimodal, la participación en el transporte y todas las demás medidas que respondan a los intereses económicos y comerciales nacionales.

3. El operador de transporte multimodal cumplirá las leyes aplicables del país en que opere y las disposiciones del presente Convenio.

## **PARTE II: DOCUMENTACION**

### **Artículo 5**

#### **Emisión del Documento de Transporte Multimodal**

1. El operador de transporte multimodal, cuando tome las mercancías bajo su custodia, emitirá un documento de transporte multimodal que, a elección del expedidor, será negociable o no negociable.
2. El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de transporte multimodal o por una persona autorizada al efecto por él.

3. La firma en el documento de transporte multimodal podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el documento de transporte multimodal.
4. Si el expedidor conviene en ello, podrá emitirse un documento no negociable de transporte multimodal utilizando cualquier medio mecánico o de otra índole que deje constancia de los datos que según se indica en el artículo 8 han de figurar en el documento de transporte multimodal. En tal caso, el operador de transporte multimodal, después de tomar las mercancías bajo su custodia, entregará al expedidor un documento legible que contenga todos los datos así registrados, y ese documento se considerará, a los efectos de las disposiciones del presente Convenio, un documento de transporte multimodal.

## **Artículo 6**

### **Documento de Transporte Multimodal Negociable**

1. Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma negociable:
  - a. se extenderá a la orden o al portador;
  - b. si se extiende a la orden, será transferible por endoso;
  - c. si se extiende al portador, será transferible sin endoso;
  - d. si se emite un juego de varios originales, se indicará el número de originales de que consta el juego;
  - e. si se emiten copias, cada una de ellas deberá llevar la mención “copia no negociable”.
2. La entrega de las mercancías sólo podrá obtenerse del operador de transporte multimodal, o de la persona que actúe por cuenta de éste, contra devolución del documento de transporte multimodal negociable, debidamente endosado de ser necesario.
3. El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías si, habiéndose emitido el

documento de transporte multimodal en un juego de varios originales, el operador, o la persona que actúe por cuenta de éste, ha entregado de buena fe las mercancías contra devolución de uno de esos originales.

## **Artículo 7**

### **Documento de Transporte Multimodal no Negociable**

1. Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma no negociable se mencionará el nombre del consignatario.
2. El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías, si las entrega al consignatario cuyo nombre figura en el documento de transporte multimodal no negociable o a cualquier otra persona conforme a las instrucciones recibidas al efecto, en general por escrito.

## **Artículo 8**

### **Contenido del Documento de Transporte Multimodal**

1. En el documento de transporte multimodal deberán constar los datos siguientes:

- a. La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como se haya proporcionado el expedidor;
- b. El estado aparente de las mercancías;
- c. El nombre y el establecimiento principal del operador de transporte multimodal;
- d. El nombre del expedidor;
- e. El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor;
- f. El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia;

- g. El lugar de entrega de las mercancías;
- h. La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes;
- i. Una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable;
- j. El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal;
- k. La firma del operador de transporte multimodal o de la persona autorizada al efecto por él;
- l. El flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;
- m. El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte multimodal;
- n. La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 28;

o Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita el documento de transporte multimodal.

2. La omisión en el documento de transporte multimodal de uno o de varios de los datos a que se refiere el párrafo 1 de ese artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como documento de transporte multimodal, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 4 del artículo 1.

## **Artículo 9**

### **Reservas en el Documento de Transporte Multimodal**

1. Si el documento de transporte multimodal contiene datos relativos a la naturaleza, general, las marcas principales, el número o bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de ésta sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no

representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado bajo su custodia o si no tiene medios razonables para verificar esos datos, el operador de transporte, multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste incluirá en el documento de transporte multimodal una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

2. Si el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste no hace constar en el documento de transporte multimodal el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el documento de transporte multimodal que las mercancías se hallaban en buen estado aparente.

## **Artículo 10**

### **Valor Probatorio del Documento de Transporte Multimodal**

Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del artículo 9 y en la medida de tal reserva:

- a. El documento de transporte multimodal establecerá la presunción, salvo prueba de contrario, de que el operador de transporte multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías tal como aparecen descritas en dicho documento; y
- b. No se admitirá al operador de transporte multimodal la prueba en contrario si el documento de transporte multimodal ha sido emitido en forma negociable, y ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraban en ese documento.

## **Artículo 11**

### **Responsabilidad por Omisiones o Falsas Declaraciones Intencionales**

El operador de transporte multimodal, cuando dolosamente haga constar en el documento de transporte multimodal información falsa sobre las mercancías u omite cualquier información que deba incluirse en ese documento conforme al apartado; a) o al apartado b) del párrafo 1 del artículo 8 o conforme al artículo 9, será responsable sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de cualquier pérdida, daño o gastos que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el documento de transporte multimodal emitido.

## **Artículo 12**

### **Garantía Proporcionada por el Expedidor**

1. Se considerará que el expedidor garantiza al operador de transporte multimodal la exactitud, en el momento en que el operador de

transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso que haya proporcionado para que se incluyan en el documento de transporte multimodal.

2. El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el párrafo 1 de éste artículo. El expedidor seguirá siendo responsable aún cuando haya transferido el documento de transporte multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.

### **Artículo 13**

#### **Otros Documentos**

La emisión del documento de transporte multimodal no impedirá que se expidan, llegado el caso, otros documentos relativos al transporte o a otros servicios prestados en el transporte multimodal internacional, de conformidad con los convenios internacionales o las leyes nacionales aplicables. No obstante, la emisión de esos otros documentos no afectará a la naturaleza jurídica del documento de transporte multimodal.

**PARTE III**  
**RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE**  
**MULTIMODAL**

**Artículo 14**

**Período de Responsabilidad**

1. La responsabilidad del operador de transporte multimodal por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.
2. A los efectos de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo custodia del operador de transporte multimodal:
  - a. desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas;
    - i) del expedidor o de la persona que actúe por cuenta de éste; o
    - ii) de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar en que las mercancías se tomen bajo custodia, se hayan de poner éstas para ser transportadas;
  - b. hasta el momento en que las haya entregado;
    - i) poniéndolas en poder del consignatario; o
    - ii) en los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del operador de transporte multimodal,

poniéndolas a disposición del consignatario, de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el lugar de entrega; o

iii) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, hayan de entregarse las mercancías.

3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, la expresión “operador de transporte multimodal” comprende también a los empleados o agentes del operador o a cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, y los términos “expedidor” o “consignatario” comprenden también a los empleados o agentes del expedidor o del consignatario, respectivamente.

## **Artículo 15**

### **Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal por sus**

#### **Empleados, Agentes y Otras Personas**

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 21, el operador de transporte multimodal será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, cuando ésa persona actúe en cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fueran propias.

## **Artículo 16**

### **Fundamento de la Responsabilidad**

1. El operador de transporte multimodal será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como el retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 14, a menos que

pruebe que él, sus empleados o agentes o cualquier otra de las personas a que se refiere el artículo 15 adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un operador de transporte multimodal diligente.
3. Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha de entrega determinada con arreglo al párrafo 2 de este artículo, el reclamante podrá considerarlas pérdidas.

## **Artículo 17**

### **Causas Concurrentes**

Cuando la culpa o negligencia del operador de transporte multimodal, de sus empleados o agentes o de cualquier otra de las personas a que se refiere el artículo 15 concorra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el operador de transporte multimodal será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe la parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.

## **Artículo 18**

### **Limitación de la Responsabilidad**

1. Cuando el operador de transporte multimodal sea responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo al artículo 16, su responsabilidad estará limitada a una suma que no exceda de 920 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o de 2,75 unidades de cuenta por kilogramo de

peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

2. Para determinar, a los efectos del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:
  - a. Cuando se utilice para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que según el documento de transporte multimodal este contenido en ese elemento de transporte se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se consideran como una unidad de carga transportada.
  - b. En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del operador de transporte multimodal o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.
3. No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 de este artículo, si el transporte multimodal no incluye, conforme al contrato, el porte de mercancías por mar o por vías de navegación interior, la

responsabilidad del operador de transporte multimodal estará limitada a una suma que no exceda de 8.33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

4. La responsabilidad del operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal.
5. La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal por los conceptos enunciados en los párrafos 1 y 4 o los párrafos 3 y 4 de este artículo no excederá del límite de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías determinado en virtud de los párrafos 1 o 3 de este artículo.
6. El operador de transporte multimodal y el expedidor podrán pactar en el documento de transporte multimodal límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los párrafos 1, 3 y 4 de este artículo.

7. Por “unidad de cuenta” se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 31.

## **Artículo 19**

### **Daños Localizados**

Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del transporte multimodal respecto de la cual un convenio internacional aplicable o una ley nacional imperativa establezca un límite de responsabilidad superior al que resultaría de la aplicación de los párrafos 1 a 3 del artículo 18, el límite de la responsabilidad del operador de transporte multimodal por tal pérdida o daño se determinará a tenor de lo dispuesto en ese convenio o en esa ley nacional imperativa.

## **Artículo 20**

### **Responsabilidad Extracontractual**

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente convenio serán aplicables a toda acción contra el operador de transporte multimodal respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como el retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.
2. Si se ejercita una acción respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, contra un empleado o agente del operador de transporte multimodal, si ese empleado o agente prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, o contra cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, si esa otra persona prueba que ha actuado en cumplimiento del contrato, el empleado o agente o esa otra persona podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el operador de transporte multimodal puedan invocar en virtud del presente Convenio.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 21, la cuantía total de las sumas exigibles del operador de transporte multimodal y de su empleado o agente, o de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

## **Artículo 21**

### **Pérdida del Derecho a la Limitación de la Responsabilidad**

1. El operador de transporte multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el presente Convenio si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o de una omisión del operador de transporte multimodal realizadas con la intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 20, el empleado o agente del operador de transporte multimodal, u otra persona a cuyos servicios recurra el operador de transporte multimodal para el cumplimiento de contrato de transporte multimodal, no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el presente Convenio si se prueba que la pérdida, o el daño o el retraso provinieron de una acción o una omisión de ese empleado, agente u otra persona realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida o el daño o el retraso.

#### **PARTE IV**

### **RESPONSABILIDAD DE EXPEDIDOR**

#### **Artículo 22**

## **Norma General**

El expedidor será responsable del perjuicio sufrido por el operador de transporte multimodal si tal perjuicio ha sido causado por culpa o negligencia del expedidor o de sus empleados o agentes cuando éstos actúan en el ejercicio de sus funciones. Todo empleado o agente del expedidor será responsable de tal perjuicio si éste ha sido causado por culpa o negligencia d su parte.

## **Artículo 23**

### **Normas Especiales Relativas a las Mercancías Peligrosas**

1. El expedidor señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.
2. El expedidor, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del operador de transporte multimodal o de cualquier persona que actúe por cuenta de éste, le informará del carácter peligroso de aquellas y,

a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el expedidor no lo hace y el operador de transporte multimodal no tiene conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:

a. El expedidor será responsable respecto del operador de transporte multimodal de todos los perjuicios resultantes de la expedición de tales mercancías; y

b. Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

3. Las disposiciones del párrafo 2 de éste artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte multimodal haya tomado las mercancías bajo su custodia a sabiendas de su carácter peligroso.

4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de éste artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o

transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el operador de transporte multimodal sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.

## **PARTE V**

### **RECLAMACIONES Y ACCIONES**

#### **Artículo 24**

##### **Aviso de Pérdida, Daño o Retraso**

1. A menos que el consignatario de por escrito al operador de transporte multimodal aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el

operador de transporte multimodal ha entregado las mercancías al como aparecen descritas en el documento de transporte.

2. Cuándo la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de éste artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.
3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se pusieron en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes o sus representantes autorizados en el lugar de entrega, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.
4. En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el operador de transporte multimodal y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.
5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito

al operador de transporte multimodal dentro de los 60 días consecutivos siguientes al de la fecha en que se haya efectuado la entrega de las mercancías poniéndolas en poder del consignatario o en que se haya notificado al consignatario que las mercancías han sido entregadas de conformidad en lo dispuesto en el inciso ii) o el inciso iii) el apartado b) del párrafo 2 del artículo 14.

6. Si el operador de transporte multimodal no da por escrito al expedidor aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o a la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el apartado b) del párrafo 2 del artículo 14, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el operador de transporte multimodal no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del expedidor, sus empleados o agentes.
7. Si alguno de los plazos de aviso establecidos en los párrafos 2, 5 y 6 de éste artículo expira en un día que no sea laborable en el lugar de entrega, se prorrogará ese plazo hasta el día laborable siguiente.

8. A los efectos de este artículo se considerará que el aviso dado a una persona que actúe por cuenta del operador de transporte multimodal, incluida cualquier persona a cuyos servicios ésta recurra en el lugar de entrega, o a una persona que actúe por cuenta del expedidor ha sido dado al operador de transporte multimodal, o al expedidor, respectivamente.

## **Artículo 25**

### **Prescripción de las Acciones**

1. Toda acción relativa al transporte multimodal internacional en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral en un plazo de dos años. No obstante, si dentro del plazo de 6 meses contados desde el día siguiente al de la entrega de las mercancías o, si éstas no se han entregado, no se ha dado una notificación por escrito en la que se

hagan constar la naturaleza y los detalles principales de la reclamación, la acción prescribirá a la expiración de ese plazo.

2. El plazo de prescripción comenzará el día siguiente a la fecha en que el operador de transporte multimodal haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, al último día en que se debieran haberse entregado.
3. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese plazo podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.
4. Salvo disposición en contrario de otro convenio internacional aplicable, la acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable en virtud del presente Convenio podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecidos en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la Ley del Estado en que se incoe el procedimiento; no obstante, ese plazo no podrá ser inferior a 90 días

contados desde la fecha en que la persona que ejerce la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

## **Artículo 26**

### **Jurisdicción**

1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte multimodal internacional con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:
  - a. El establecimiento principal, o a falta de éste, la residencia habitual del demandante; o
  - b. El lugar de celebración del contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o

- c. El lugar en que sea hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega; o
  - d. Cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte multimodal y consignado en el documento de transporte multimodal.
2. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte multimodal internacional con arreglo al presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en el párrafo 1 de este artículo. Las disposiciones de este artículo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.
  3. No obstante las disposiciones anteriores de este artículo, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación en el que se designe el lugar en que el demandante podrá ejercitar una acción.
  - 4.a. Cuando se haya ejercitado una acción de conformidad con las disposiciones de este artículo o cuando se haya dictado fallo en el litigio promovido por tal acción, no podrá iniciarse ninguna nueva acción,

entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado en relación con la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento;

4.b. A los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo o el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país no se considerarán como inicio de una nueva acción.

## **Artículo 27**

### **Arbitraje**

1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte multimodal internacional en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.
2. El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:
  - a. Un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:

- i) el establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o
  - ii) el lugar de celebración del contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
  - iii) el lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para transporte multimodal internacional o el lugar de entrega, o
- b. cualquier otro lugar designado al efecto de la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.
3. El árbitro o el tribunal aplicará las disposiciones del presente Convenio.
4. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.
5. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez de compromiso de arbitraje celebrado por las partes después

de presentada la reclamación relativa al transporte multimodal internacional.

## **PARTE VI**

### **DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS**

#### **Artículo 28**

##### **Estipulaciones Contractuales**

1. Toda estipulación del contrato de trabajo multimodal o del documento de transporte multimodal será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al operador de transporte multimodal o cualquier cláusula análoga.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el operador de transporte multimodal podrá, con el acuerdo del expedidor, aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumban en virtud del presente Convenio.
3. El documento de transporte multimodal comprenderá una declaración en el sentido de que el transporte multimodal está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anule toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del expedidor o del consignatario.
4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el operador de transporte multimodal pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además operador de transporte multimodal pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer

valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

## **Artículo 29**

### **Avería Gruesa**

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte multimodal o en la legislación nacional, en la medida en que sean aplicables.
2. Con excepción del artículo 25, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del operador de transporte multimodal por pérdida o daños de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el operador de transporte multimodal está obligado a resarcir el consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.

## **Artículo 30**

### **Otros Convenios**

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones establecidas en el Convenio Internacional de Bruselas para la unificación de ciertas reglas concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, de 25 de agosto de 1924, en el Convenio Internacional de Bruselas relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que navegan por alta mar, o de 10 de Octubre de 1957, en el Convenio de Londres sobre limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, de 19 de Noviembre de 1976, y en el Convenio de Ginebra relativo a la limitación interior (GLN), de 1º de Marzo de 1973, incluidas las enmiendas a esos convenios, o en las leyes nacionales relativas a la limitación de la responsabilidad de los

propietarios de buques destinados a la navegación marítima o a la navegación interior.

2. Las disposiciones de los artículos 26 y 27 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio internacional relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados Partes en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará a la aplicación del párrafo 3 del artículo 27 del presente Convenio.
3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:
  - a. En virtud de la Convención de París de 29 de Julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de Enero de 1964, o de la Convención de Viena de 21 de Mayo de 1963 sobre

responsabilidad civil por daños nucleares, o de enmiendas a esas convenciones, o

b. En virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de esta naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena.

4. El transporte de mercancías tal como el contemplado en el artículo 2 del Convenio de Ginebra de 19 de Mayo de 1956 relativo de contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, o en el artículo 2 del Convenio de Berna de 7 de Febrero de 1970 sobre transporte de mercancías de ferrocarril, no se considerará, para los Estados Partes en los convenios que regulen tal transporte, como transporte multimodal internacional a los efectos del párrafo 1 artículo 1 del presente Convenio, en la medida en que esos Estados estén obligados a aplicar las disposiciones de esos convenios a tal transporte de mercancías.

## **Artículo 31**

### **Unidad de Cuenta o Unidad Monetaria y Conversión**

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 18 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 18 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha de la sentencia o del laudo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda

nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. No obstante, el estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de ese artículo podrá, en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en su territorio se fijarán como sigue: con respecto a los límites prescritos en el párrafo 1 del artículo 18, en 13.750 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o en 41,25 unidades monetarias por kilogramos de peso bruto de las mercancías, y con respecto al límite prescrito en el párrafo 3 del artículo 18, en 124 unidades monetarias.
3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las

cantidades indicadas en el párrafo 2 de este artículo se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 de este artículo y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el artículo 18 se expresa en unidades de cuenta.
5. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con la última frase del párrafo 1 de este artículo o del resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de éste artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de esa conversión.

**PARTE VII**  
**CUESTIONES ADUANERAS**

**Artículo 32**

**Tránsito Aduanero**

1. Los Estados Contratantes autorizarán la utilización del régimen de tránsito aduanero para el transporte multimodal internacional.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en las leyes, o reglamentos nacionales y en los acuerdos intergubernamentales, el tránsito aduanero de mercancías o el transporte multimodal internacional se hará

conforme a las normas y principios enunciados en los artículos I y VI del anexo del presente Convenio.

3. Al promulgar leyes o reglamentos sobre el régimen de tránsito aduanero en el transporte multimodal de mercancías, los Estados Contratantes deberían tener en cuenta los artículos I a VI del anexo del presente Convenio.

## **PARTE VIII**

### **CLAUSULAS FINALES**

#### **Artículo 33**

#### **Depositario**

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.

#### **Artículo 34**

## **Firma, Ratificación, Aceptación, Aprobación y Adhesión**

1. Todos los Estados tienen derecho a adquirir la calidad de Parte en el presente Convenio mediante:
  - a. Firma, sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación; o
  - b. Firma, con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
  - c. Adhesión.
2. El presente Convenio estará abierto a la firma desde el 1º de Septiembre de 1980 hasta el 31 de Agosto de 1981, inclusive, en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.
3. Después del 31 de Agosto de 1981, el presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios.
4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del depositario.
5. Análogamente, las organizaciones de integración económica regional, constituidas por Estados soberanos miembros de la

UNCTAD, que tengan competencia para negociar, celebrar y aplicar acuerdos internacionales en esferas concretas comprendidas en el Convenio, tendrán derecho a adquirir la calidad de Partes en el presente Convenio de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 a 4 de este artículo, y asumirán con ello, en relación con las demás Partes en el presente Convenio, los derechos y obligaciones que en él se establezcan en las esferas concretas antes indicadas.

### **Artículo 35**

#### **Reservas**

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

### **Artículo 36**

#### **Entrada en Vigor**

1. El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que los Gobiernos de 30 Estados lo hayan firmado sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión en poder del depositario.
2. Respecto de cada Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente convenio o se adhiera a él después de que se hayan cumplido los requisitos para la entrada en vigor establecidos en el párrafo 1 de éste artículo, el Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que tal Estado haya depositado el instrumento pertinente.

### **Artículo 37**

#### **Fecha de Aplicación**

Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte multimodal que se celebren en la

fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha.

### **Artículo 38**

#### **Derechos y Obligaciones en Virtud de Convenios Existentes**

Si, de conformidad con los artículos 26 y 27, se incoa un procedimiento judicial o arbitral en un Estado Contratante en un asunto relativo a un transporte multimodal internacional regido por el presente Convenio que se efectúe entre los Estados de los cuales solamente uno sea Estado Contratante, y si ambos Estados están en el momento de la entrada en vigor del presente Convenio obligados en igual medida por otro Convenio internacional, el tribunal judicial o arbitral podrá, de conformidad con las obligaciones establecidas en ese otro convenio, dar cumplimiento a las disposiciones del mismo.

## **Artículo 39**

### **Revisión y Enmienda**

1. Después de la entrada en vigor del presente Convenio, el Secretario General de las Naciones Unidas convocará una conferencia de los Estados Contratantes. El Secretario General de las Naciones Unidas comunicará a todos los Estados Contratantes los textos de cualesquiera propuestas de enmienda por lo menos tres meses antes de la fecha de apertura de la conferencia.
2. Toda decisión de la conferencia de revisión, incluidas las enmiendas, será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados presentes y votantes. El depositario comunicará las enmiendas adoptadas por la

conferencia a todos los Estados Contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.

3. Con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 4 de éste artículo, toda enmienda adoptada por la conferencia entrará en vigor solamente respecto de los Estados Contratantes que la hayan aceptado, el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados Contratantes. Respecto de todo Estado que acepte una enmienda después que la hayan aceptado dos tercios de los Estados Contratantes, la enmienda entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la aceptación por ese Estado.
4. Toda enmienda adoptada por la conferencia por la que se modifiquen las cantidades establecidas en el artículo 18 y en párrafo 2 del artículo 31 o por la que se sustituya una o las dos unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del artículo 31 por otras unidades entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados

Contratantes. Los Estados Contratantes que hayan aceptado las cantidades modificadas o las nuevas unidades las aplicarán en sus relaciones con todos los Estados Contratantes.

5. La aceptación de enmiendas se realizará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.
6. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda adoptada por la conferencia se aplica al Convenio enmendado.

## **Artículo 40**

### **Denuncia**

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio, en cualquier momento después de la expiración de un plazo de dos años contado desde la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor, mediante notificación hecha por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

En testimonio de lo cual los infrascritos, debidamente autorizados, han firmado el presente Convenio en las fechas que se indican.

Hecho en Ginebra el día veinticuatro de Mayo de mil novecientos ochenta, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

## **ANEXO**

Disposiciones sobre cuestiones aduaneras relativas al transporte multimodal internacional de mercancías

### **Artículo I**

A los efectos del presente Convenio:

1. Por “régimen de tránsito aduanero” se entiende el régimen aduanero con arreglo al cual se transportan las mercancías bajo control aduanero de una oficina de aduanas a otra.

2. Por “Oficinas de aduanas de destino” se entiende toda oficina de aduanas donde termina una operación de tránsito aduanero.
3. Por “derechos e impuestos de importación o exportación” se entienden los derechos a aduana y todos los demás derechos, impuestos, cánones u otros gravámenes que se recaudan por la importación o exportación de mercancías o en relación con dicha importación o exportación, pero no comprenden los cánones y gravámenes cuya cuantía se limita al costo aproximado de los servicios prestados.
4. Por “documento de tránsito aduanero” se entiende un formulario en el que constan los datos e informaciones requeridos para la operación de tránsito aduanero.

## **Artículo II**

1. Sin perjuicio de las disposiciones de las leyes, reglamentos y convenios internacionales que estén en vigor en sus territorios, los Estados Contratantes concederán libertad de tránsito a las mercancías en el transporte multimodal internacional.

2. Siempre que se cumplan, a satisfacción de las autoridades de aduanas, las condiciones establecidas en el régimen de tránsito aduanero utilizado para la operación de tránsito, las mercancías en el transporte multimodal internacional:

a. No serán, por regla general, sometidas a inspección aduanera en el curso del viaje, salvo en la medida que se considere necesario para garantizar el cumplimiento de las normas y reglamentos que las aduanas tienen obligación de hacer cumplir; en consecuencia, las autoridades de aduana se limitarán normalmente a controlar los recintos aduaneros y otras medidas de garantías en los puntos de entrada y de salida;

b. Sin perjuicio de la aplicación de las leyes y reglamentos relativos a la seguridad pública o nacional, la moralidad pública o la sanidad pública, no serán sometidas a ninguna formalidad o requisito aduanero que no sean los prescritos en el régimen de tránsito aduanero aplicable a la operación de tránsito.

### **Artículo III**

Con el objeto de facilitar el tránsito de las mercancías, cada Estado Contratante deberá:

- a. Si fuere el país de partida, adoptar, dentro de lo posible, todas las medidas a fin de garantizar la integridad y la exactitud de la información requerida para las anteriores operaciones de tránsito;
- b. Si fuere el país de destino:
  - i) Adoptar todas las medidas necesarias para que las mercancías en tránsito aduaneros sean despachadas, por regla general, en la oficina de aduanas de destino de las mercancías.
  - ii) Esforzarse por efectuar el despacho de las mercancías en un lugar que se halle lo más cerca posible del lugar de destino final de las mismas, siempre que las leyes o los reglamentos nacionales no dispongan otra cosa al respecto.

#### **Artículo IV**

1. Siempre que se cumplan, a satisfacción de las autoridades de aduanas, las condiciones establecidas en el régimen de tránsito aduanero, las mercancías en el transporte multimodal internacional

no estarán sujetas al pago de derechos e impuestos de importación o exportación, o a su depósito en lugar de su pago, en los países de tránsito.

2. Las disposiciones del párrafo que antecede no impedirán:
  - a. La recaudación de los cánones y gravámenes exigibles en virtud de los reglamentos nacionales por causa de seguridad pública o de sanidad pública;
  - b. La recaudación de los cánones y gravámenes, cuya cuantía se limite al costo aproximado de los servicios prestados, siempre que aquellos se apliquen en condiciones de igualdad.

## **Artículo V**

1. Cuando se exija una garantía financiera para la operación de tránsito aduanero, ésta se constituirá a satisfacción de las autoridades de aduanas del país de tránsito interesado, de conformidad con las leyes y reglamentos de dicho país y los Convenios internacionales.
2. Con objeto de facilitar el tránsito aduanero, el sistema de garantía aduanero deberá ser sencillo, eficaz y de costo moderado y cubrirá

los derechos e impuestos de importación o exportación exigibles y, en los países en que estén cubiertas por garantías, las sanciones a que haya lugar.

## **Artículo VI**

1. Sin perjuicio de cualesquiera otros documentos que puedan exigirse en virtud de un convenio internacional o de las leyes y reglamentos nacionales, las autoridades de aduanas de los países de tránsito aceptarán el documento de transporte multimodal como parte descriptiva del documento de tránsito aduanero.
2. Con objeto de facilitar el tránsito aduanero, los documentos de tránsito aduanero se ajustarán en lo posible al modelo que se reproduce al respecto en donde corresponda.

**Art. 2º.-** Sustituir en el artículo 1º de la Decisión 331, las definiciones “ Organismo nacional competente ” y “Operador de transporte multimodal”, por los siguientes textos:

“Organismo nacional competente.- El designado por cada país miembro”.

“Operador de transporte multimodal.- Toda persona que, por sí o por medio de otra que actúa en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal, actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los portadores que participan en las operaciones de transporte, y asume la responsabilidad de su cumplimiento”.

**Art. 3º.-** Suprimir el título párrafo del artículo 2º de la Decisión 331 y su texto incorporarlo como uno nuevo a continuación del artículo 35, dentro del Capítulo V “Disposiciones Varias”.

**Art. 4º.-** Incorporar a continuación del artículo 2º de la Decisión 331, uno nuevo con el siguiente texto:

“ Artículo....- Cuando en la presente Decisión y en los reglamentos que se adopten para su aplicación se utilicen las expresiones Transporte Multimodal, Operador de Transporte Multimodal, Contrato de Transporte

Multimodal o Documento de Transporte Multimodal, se deberá entender que es ‘internacional’ ”.

**Art. 5º.-** Sustituir el artículo 9º de la Decisión 331, por el siguiente texto:

“Artículo 9º.- El operador de transporte multimodal será responsable de los daños y perjuicios resultantes de la pérdida o el deterioro de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el deterioro o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos del artículo 6º, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes, o cualquiera otra persona a que se refiere el artículo 7º, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias”.

“No obstante, el operador de transporte multimodal no será responsable de los daños y perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que el expedidor haya hecho una declaración de interés en la entrega dentro de un plazo determinado y ésta haya sido aceptada por el operador de transporte multimodal”.

**Art. 6º.-** Sustituir el artículo 331, por el siguiente texto:

“Artículo 11.- No obstante lo dispuesto en el artículo 9º, el operador de transporte multimodal no será responsable de la pérdida, el deterioro o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas, si prueba que el hecho que ha causado tales pérdidas, deterioro o retraso ha sobrevenido durante ese transporte, por una o más de las circunstancias siguientes:

- “Acto u omisión del expedidor, de su consignatario o de su representante o agente;
- “Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías;
- “Manipuleo, carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el expedidor, el consignatario o por su representante o agente;
- “Vicio propio u oculto de las mercancías;
- “Huelga, lock out, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del operador del transporte multimodal, debidamente comprobados”.

**Art. 7º.-** Sustituir el artículo 16 de la Decisión 331, por el siguiente texto:

“Artículo 16.- Cuando la pérdida o el deterioro de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del transporte multimodal, respecto de la cual un convenio internacional aplicable o la ley nacional imperativa hubiera establecido un límite de responsabilidad más alto que el previsto entre las partes, se aplicará dicho límite”.

**Art. 8°.-** Sustituir el artículo 27 de la Decisión 331, por el siguiente texto:

“Artículo 27.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 16, las disposiciones contenidas en convenios internacionales aplicables al contrato de transporte multimodal internacional de los cuales sean partes todos los países miembro involucrados en dicha operación de transporte multimodal, prevalecerán sobre lo dispuesto en la presente Decisión, salvo pacto en contrario”.

**Art. 9°.-** Incorporar dentro del Capítulo IV “De los Operadores de Transporte Multimodal” y antes del artículo 29 de la Decisión 331, uno nuevo con el siguiente texto:

“Artículo....- Créase en cada uno de los países miembro un Registro de Operadores de Transporte Multimodal, en el que se inscribirán

las personas naturales y jurídicas que hayan sido autorizadas para prestar este servicio.

“El Registro de Operadores de Transporte Multimodal estará a cargo del organismo nacional competente de cada país miembro, el que adoptará las acciones necesarias para su organización y funcionamiento de conformidad con el Reglamento que al efecto deberá expedir la Junta”.

Art. 10.- Sustituir el artículo 30 de la Decisión 331, por el siguiente texto:

“Artículo 30.- El registro efectuado por el organismo nacional competente de uno de los países miembro, faculta al operador de transporte multimodal para operar en ese país y en los restantes países miembro en los cuales desee operar. El Certificado de Registro otorgado por dicho organismo constituye la constancia de la autorización para ejercer la actividad.

“Los organismos nacionales competentes informarán por escrito a la Junta, tanto de los operadores de transporte multimodal registrados como de las modificaciones que se introduzcan al registro respectivo, acompañando los documentos del caso. La Junta, a su vez, hará de conocimiento esta información a los demás países miembro.

“El Registro mantendrá su vigencia, siempre que no medie una comunicación oficial y por escrito del organismo competente al operador de transporte multimodal y a la Junta del Acuerdo de Cartagena, sobre su cancelación. Asimismo, el organismo nacional competente podrá disponer la suspensión o cancelación del Certificado de Registro”.

**Art. 11.-** Sustituir el artículo 31 de la Decisión 331, por el siguiente texto:

“Art. 31.- Para ser inscrito en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, el interesado deberá presentar una solicitud ante el organismo nacional competente respectivo y acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

“a) Poseer capacidad legal, en la forma requerida por las normas internas del país ante el cual se solicita el Registro;

“b) Contar con representación legal suficiente y domicilio permanente establecido en el país miembro ante el cual se solicita el registro, así como con representación legal en los demás países miembro en los que desee operar;

“c) Contar con una póliza de seguro, cobertura permanente de un club de protección e indemnización u otro mecanismo de carácter financiero

que cubran el pago de las obligaciones por la pérdida, el deterioro o el retraso en la entrega de las mercancías, derivadas de los contratos de transporte multimodal, así como los riesgos extracontractuales; y,

“d) Mantener en el país miembro del domicilio principal un patrimonio realizable mínimo equivalente a 80.000 DEG, u otorgar una garantía equivalente”.

**Art. 12.-** Sustituir el artículo 32 de la Decisión 331, por el siguiente texto:

“Artículo 32.- El organismo nacional competente extenderá el correspondiente Certificado de Registro o lo denegará mediante resolución motivada, dentro del plazo no mayor de sesenta (60) días calendario, de acuerdo con el procedimiento que se adopte en el Reglamento de la presente Decisión”.

**Art. 13.-** Incorporar a continuación del artículo 32 de la Decisión 331, dos nuevos con el siguiente texto:

“Artículo....- El Certificado de Registro tendrá una vigencia de cinco años; prorrogable automáticamente por períodos sucesivos de cinco años”.

“Artículo....- El organismo nacional competente, de oficio o a petición de parte y mediante resolución, suspenderá o cancelará el Certificado de Registro, quedando el operador de transporte multimodal inhabilitado para prestar el servicio, por el tiempo que dure la suspensión o definitivamente, según corresponda”.

**Art. 14.-** Incorporar a continuación del artículo 35 de la Decisión 331, y dentro del Capítulo V “ Disposiciones Varias”, un nuevo artículo con el siguiente texto:

“Artículo....- Los operadores de transporte multimodal constituidos y establecidos fuera de la subregión andina, podrán también prestar servicio de transporte multimodal an los países del Acuerdo de Cartagena, para lo cual deberán solicitar su registro en cada uno de los países miembro en los que deseen operar”.

**Art. 15.-** Incorporar después del Capítulo VI “Aspectos Institucionales”, uno nuevo según el siguiente texto:

## CAPÍTULO VII

### INFRACCIONES Y SANCIONES

“Artículo....- Sin perjuicio de las sanciones previstas en las respectivas legislaciones nacionales de los países miembro, las infracciones

en la prestación del servicio de transporte multimodal, cometidas por los operadores de transporte multimodal podrán, de acuerdo a su gravedad, dar lugar a:

“a) Suspensión del Certificado de Registro, por un mínimo de treinta días y un máximo de noventa días calendario; y,

“b) Cancelación de la inscripción en el Registro y del Certificado de Registro”.

Dada en la ciudad de Lima, Perú, a los nueve días del mes de julio de mil novecientos noventa y seis.

**RESOLUCIÓN 23 (III)**  
**TRANSPORTE MULTIMODAL**

La Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y  
Obras Públicas de América del Sur,

**CONSIDERANDO**

El proceso de integración física que llevan adelante los países de la región, materializado en el desarrollo, ampliación, perfeccionamiento y mantenimiento de interconexiones bioceánicas, así como de vinculaciones fronterizas e intrazonales que propician el desarrollo del transporte multimodal;

Que el transporte multimodal es una herramienta eficaz para optimizar los costos asociados a la cadena de distribución física internacional de mercancías y por lo tanto, constituye un elemento

garantizador del comercio exterior entre los países de la región y con los terceros países; y

La necesidad de contar con un cuerpo jurídico regional en materia de transporte multimodal que articule y modernice las legislaciones subregionales vigentes, a fin de que puedan realizarse operaciones multimodales entre los países de distintos esquemas subregionales y desde éstos hacia terceros países;

#### RESUELVE

1. Aprobar el Acuerdo Regional sobre Transporte Multimodal que se anexa a la presente Resolución.
2. Asumir el compromiso de realizar las gestiones pertinentes ante sus respectivos gobiernos para que dicho Acuerdo sea suscrito al amparo del Tratado de Montevideo de 1980.

3. Encomendar a la corresponsalía de Chile continuar las tareas del Grupo de Trabajo, a fin de analizar la factibilidad de elaborar y eventualmente implementar un reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal de la Región.

Montevideo, 8 de noviembre de 1996

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL  
DE AMERICA DEL SUR

**CAPITULO PRIMERO**

DEFINICIONES Y AMBITOS DE APLICACIÓN

Definiciones

Artículo I: A los efectos del presente acuerdo se entiende por:

Transporte Multimodal Internacional, en adelante transporte multimodal, es el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que un operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente.

Contrato de Transporte Multimodal, el acuerdo de voluntades en virtud del cual un operador de transporte multimodal se obliga, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías.

Operador de transporte Multimodal, toda persona que, por sí o por medio de otra que actúa en su nombre, celebre un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los portadores que participan en las operaciones de transporte Multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

Porteador o Transportador, la persona que efectivamente ejecuta o hace ejecutar el transporte, o parte de este, sea o no el operador de transporte multimodal.

Expedidor, la persona que celebra un contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal.

Consignatario, la persona autorizada para recibir las mercancías del operador de transporte multimodal.

Destinatario, la persona a quien se le envían las mercancías.

Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal, el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas del contrato. Puede ser sustituido, por medio de mensajes de intercambio electrónico de datos y será:

- a) negociable, o
- b) no negociable con expresión del nombre del consignatario.

Tomar bajo custodia, el hecho de recibir efectiva y materialmente las mercancías por parte del operador de transporte multimodal, y que éste las acepte para su transporte.

Entrega, el hecho de poner las mercancías de manera efectiva y material:

- a) en poder del consignatario; o
- b) a disposición del consignatario, de conformidad con el contrato de transporte multimodal o con las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el lugar de entrega; o
- c) en poder de aquellas autoridades u otras personas a las cuales deben ser entregadas según las leyes o reglamentos aplicables en el lugar de entrega.

Derechos Especiales de Giro (DEG), la unidad de cuenta tal como ha sido definida por el Fondo Monetario Internacional.

Mercancías, los bienes de cualquier clase, incluidos los animales vivos y los contenedores, las papeletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos que no hayan sido suministrados por el operador de transporte multimodal, independientemente de que tales bienes hayan de ser transportados sobre o bajo cubierta.

Por escrito, la expresión que comprende el telegrama, el télex, el fax, y cualquier otro medio de estampe, registre, repita y transmita lo expresado

mediante instrumentos o aparatos mecánicos, electrónicos o de cualquier otra naturaleza, diseñados para tal efecto.

Organismo Nacional Competente, el organismo designado por cada país signatario, encargado de registrar y habilitar a los operadores de transporte multimodal, emitir y cancelar los certificados de registro correspondientes.

Certificado de Registro, el documento otorgado por el organismo nacional competente, que acredita la inscripción del operador de transporte multimodal en el registro de operadores de transporte multimodal.

Ley Imperativa, Toda ley o convenio internacional que forme parte del derecho nacional relativo al transporte de mercancías, de cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulaciones contractuales en perjuicio del expedidor o consignatario.

## AMBITO DE APLICACION

Artículo 2. El presente acuerdo se aplicará a todos los contratos de transporte multimodal internacional, siempre que:

- a) el lugar estipulado en el contrato de transporte multimodal, en el cual el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, esté situado en un país signatario; o,
- b) el lugar estipulado en el contrato de transporte multimodal, en el cual el operador de transporte multimodal entrega las mercancías, esté situado en un país signatario.

Asimismo, las disposiciones del presente Acuerdo se aplicarán a todos los contratos de transporte unimodal internacional que se celebren con expresa remisión a este Acuerdo.

Artículo 3. Las disposiciones del presente Acuerdo sólo surtirán efecto si no son contrarias a las disposiciones imperativas de los convenios

internacionales aplicables al contrato de transporte multimodal o al contrato de transporte unimodal.

## **CAPITULO SEGUNDO**

### CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

#### Documento de Transporte Multimodal

Artículo 4. El operador de transporte multimodal, al tomar las mercancías bajo su custodia, emitirá un documento de transporte multimodal el que, a elección del expedidor, será negociable o no negociable.

Su forma y contenido se regirán por los usos y costumbres internacionales. El documento deberá ser fechado y firmado por el operador de transporte multimodal o por la persona autorizada al efecto por él.

Artículo 5. Los datos contenidos en el documento de transporte multimodal establecen la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías en la forma descrita, ha menos que se haya incluido en dicho documento o se haya añadido de otra manera a éste una indicación en contrario, tales como “peso, naturaleza y número declarado por el expedidor”; “contenedor llenado por el expedidor” u otras expresiones análogas.

No se admitirá prueba en contrario si el documento de transporte multimodal ha sido transferido o si el respectivo mensaje, mediante intercambio electrónico de datos, ha sido transmitido al consignatario, que ha acusado recibo y ha procedido de buena fe basándose en él.

OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE  
TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 6. La responsabilidad del operador de transporte multimodal abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento de su entrega.

Artículo 7. El operador de transporte multimodal será responsable de las acciones y omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyo servicio recurra para el cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fueran propias.

Artículo 8. El operador de transporte multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas:

- a) cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma negociable “al portador”, a la persona que presente uno de los originales del documento;
- b) cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma negociable “a la orden”, a la persona que presente uno de los originales del documento debidamente endosado;
- c) cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma negociable a nombre de una persona determinada; a esta persona, previa acreditación de su identidad y contra presentación de uno de los originales del documento. Si tal documento ha sido endosado “a la orden” o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el literal b);
- d) cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma no negociable, a la persona designada en el documento como consignatario, previa prueba de su identidad; y,
- e) cuando no se haya emitido ningún documento de transporte multimodal, a la persona designada en las

instrucciones que, de acuerdo a lo estipulado en el contrato de transporte multimodal a tal efecto, se hayan recibido del expedidor o de la persona que haya adquirido los derechos del expedidor o del consignatario.

### FUNDAMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD

Artículo 9. El operador de transporte multimodal será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como el retraso en la entrega, si el hecho de que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos establecidos en el artículo 6, a menos que pruebe que él, sus empleados, agentes o contratados adoptaron las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias y que no hubo culpa o dolo de su parte que haya ocasionado la ocurrencia de tal pérdida, daño o perjuicio resultante del retraso en la entrega.

El operador de transporte multimodal será responsable de los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, sólo cuando el expedidor

haya hecho una declaración de interés en la entrega en un plazo determinado y que éste haya sido aceptado por el operador de transporte multimodal.

### EXONERACIONES DE RESPONSABILIDAD

Artículo 10. No obstante lo dispuesto en el artículo 9, el operador de transporte multimodal, no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías, si prueba que el hecho que ha causado tales pérdidas, daño o retraso a sobrevenido cuando las mercancías estaban bajo su custodia en los términos establecidos en el artículo 6, en una o más de las circunstancias siguientes:

- a) Acto u omisión del expedidor, consignatario o propietario de las mercancías, o de su representante o agente;
- b) Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías;

- c) Manipuleo, carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el expedidor, el consignatario o el propietario de las mercancías o por su representante o agente;
- d) Vicio propio u oculto de las mercancías;
- e) Huelga, lock out, paros o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del operador de transporte multimodal debidamente comprobados.

LIMITES DE RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE  
TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 11. La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará según el valor de ellas en el lugar y momento de entrega al consignatario o en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, debieron ser entregadas.

El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización que tengan en una bolsa de mercancías o, en su defecto con arreglo al precio que tengan en el mercado o, si no se dispusiese de esa cotización ni de ese precio, según el valor usual de mercancías de igual naturaleza y calidad.

Artículo 12. Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el expedidor antes de que el operador de transporte multimodal las haya tomado bajo su custodia y que hayan sido consignados en documento de transporte multimodal, el operador de transporte multimodal no será ni podrá ser tenido por responsable en ningún caso de la pérdida o el daño de las mercancías por una suma que exceda del equivalente a 666.67 DEG por bulto o por unidad o a 2 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

Artículo 13. Si un contenedor, una paleta o un elemento análogo de transporte es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el documento de transporte multimodal este

contenido en ese elemento de transporte, se considerará como un bulto o unidad transportada. Si se omite la mención señalada en el referido documento, todas las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una sola unidad de carga transportada.

Artículo 14. No obstante lo dispuesto en el artículo 12, cuando la pérdida o el daño de las mercancías no se hayan producido en una fase determinada del transporte multimodal internacional y éste no incluya, conforme al contrato el porte de mercancías, tramos por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del operador de transporte multimodal estará limitada a una suma que no exceda de 8.33 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

Artículo 15. Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se haya producido en una fase determinada del transporte multimodal respecto de la cual un convenio internacional aplicable o la ley nacional imperativa hubiera establecido otro límite de responsabilidad de haberse concertado un contrato de transporte distinto para esa fase determinada del transporte, el límite de la responsabilidad del operador de transporte multimodal por tal

pérdida o daño se determinará al tenor de lo dispuesto en ese convenio o ley nacional imperativa.

Artículo 16. La responsabilidad del operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, o de cualquier pérdida o daños indirectos que no sean la pérdida o daño de las mercancías, estará limitada a una suma que no exceda al equivalente al flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal.

Artículo 17. La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal no excederá del límite de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías.

Artículo 18. El operador de transporte multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción u omisión realizada por el operador de transporte multimodal, con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o en forma imprudente, dolosa o a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

## OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR

Artículo 19. Se considerará que el expedidor garantiza al operador de transporte multimodal, la exactitud, en el momento en que él toma las mercancías bajo su custodia, de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso, que haya proporcionado por sí o por medio de otro que actúe en su nombre para su inclusión en el documento o conocimiento de transporte multimodal.

Artículo 20. El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el artículo anterior.

Artículo 21. En relación a los artículos 19 y 20, el expedidor seguirá siendo responsable, aún cuando haya transferido el documento de transporte multimodal.

Artículo 22. El derecho del operador de transporte multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.

### RETRASO EN LA ENTREGA Y PERDIDA DEFINITIVA

Artículo 23. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un operador de transporte multimodal diligente.

Artículo 24. Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los noventa días calendario siguientes a la fecha de entrega, determinada de conformidad con el artículo anterior, el consignatario o cualquier otra persona con derecho a reclamar las mercancías podrá, a falta de prueba en contrario, considerarlas perdidas.

## AVISO DE PERDIDAS O DAÑO DE LAS MERCANCIAS

Artículo 25. A menos que el consignatario dé aviso por escrito al operador de transporte multimodal por la pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, en el momento en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte multimodal.

Artículo 26. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes se aplicará igualmente la presunción establecida en el artículo anterior, si no se da aviso por escrito dentro de los seis días consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario

A los efectos de este artículo se considerará que el aviso dado a una persona que actúe por cuenta del operador de transporte multimodal, incluida cualquier persona a cuyos servicios éste recurra en el lugar de entrega de las mercancías transportadas, ha sido dado al operador de transporte multimodal.

## RECLAMACIONES DERIVADAS POR LA RESPONSABILIDAD

### CONTRACTUAL

Artículo 27. El presente acuerdo se aplica a todas las reclamaciones que se dirijan contra el operador de transporte multimodal, derivadas del cumplimiento del contrato de transporte multimodal, independientemente de que la reclamación se funde en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual.

Asimismo, el presente Acuerdo se aplicará a todas las reclamaciones que se dirijan en relación con el cumplimiento del contrato de transporte multimodal contra cualquier empleado o agente del operador de transporte multimodal contra cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, independientemente de que tales reclamaciones se funden en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual, y la responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal y de esos empleados, agentes u otras personas, no excederá de los límites establecidos en los artículos 12, 14, 15, 16, 17 y 18.

## JURISDICCION Y COMPETENCIA

Artículo 28. A elección del demandante o de quien actúe en su nombre, serán competentes para conocer las acciones relacionadas con el contrato de transporte multimodal de mercancías realizado en base al presente Acuerdo, los jueces y tribunales que correspondan:

- a) Al domicilio principal del operador de transporte multimodal;
- b) Al lugar de celebración del contrato de transporte multimodal;
- c) Al lugar donde se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal; o
- d) Al lugar de entrega de las mercancías.

Será nula y sin efecto toda estipulación contenida en el documento o en el contrato de transporte multimodal que limite la facultad de elección del demandante.

Artículo 29. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 28, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa a los contratos de transporte multimodal sea sometida a arbitraje, en cuyo caso la designación del árbitro se hará después de presentada la reclamación.

Las acciones legales se interpondrán ante el árbitro o tribunal arbitral que resulte competente de acuerdo en lo dispuesto en el artículo 28, el que estará obligado a aplicar las disposiciones del presente Acuerdo.

### PRESCRIPCION

Artículo 30. Salvo acuerdo expreso en contrario, el operador de transporte multimodal, quedará exonerado de toda responsabilidad en virtud de lo dispuesto en el presente Acuerdo, si no se entabla acción judicial o arbitral dentro de un plazo de nueve meses contados desde:

- a) la entrega de las mercancías;
- b) las fechas en que las mercancías hubieron debido ser entregadas; o

- c) la fecha en que, de conformidad con el artículo 24, la falta de entrega de las mercancías hubiera dado al consignatario el derecho de considerarlas perdidas.

## **CAPITULO TERCERO**

### OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

#### Autorización y Registro de los Operadores de Transporte

##### Multimodal

Artículo 31. Para ejercer la actividad de operador de transporte multimodal en cualquiera de los países signatarios, será necesario estar inscrito en el registro respectivo a cargo del organismo nacional competente del país signatario, previo cumplimiento de las disposiciones legales internas.

Artículo 32. El certificado de registro otorgado por el organismo nacional competente de cualquiera de los países signatarios autorizará al operador de transporte multimodal para operar en los demás países signatarios, cuyos organismos nacionales competentes convalidarán formalmente esa autorización.

Artículo 33. Los operadores de transporte multimodal constituidos y establecidos en un tercer país, deberán inscribirse o registrarse en el registro de operadores de transporte multimodal de cada uno de los países signatarios en los que deseen operar.

Artículo 34. El registro siempre mantendrá su vigencia siempre que no medie comunicación oficial y por escrito del organismo nacional competente que lo otorgó, al operador de transporte multimodal, sobre la suspensión o cancelación del certificado de registro, por dejar de cumplir los requisitos que lo habilitan para operar establecidos en el presente Acuerdo o en la legislación nacional correspondiente.

Artículo 35. El organismo nacional competente de cada país comunicará oportunamente a los restantes países signatarios del presente Acuerdo, el otorgamiento de los certificados de registro, así como de las modificaciones que en ellos se introduzcan, sus suspensiones y cancelaciones.

Artículo 36. Cuando uno de los organismos nacionales competentes adopten medidas que afecten las disposiciones de este Acuerdo en sus respectivas jurisdicciones, deberá ponerla en conocimiento de los otros organismos nacionales competentes.

Cada país signatario resolverá de acuerdo a su legislación nacional los actos u omisiones en que incurra el operador de transporte multimodal en el ejercicio de su actividad conforme a las disposiciones del presente Acuerdo.

REQUISITOS PARA LA OBTENCION Y EMISION DEL  
CERTIFICADO DE REGISTRO

Artículo 37. Para poder inscribirse en el registro de operadores de transporte multimodal, el interesado deberá presentar una solicitud ante el organismo nacional competente respectivo, y acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) poseer la capacidad legalmente requerida por las normas generales del país ante quien se solicita la inscripción;
- b) contar con representación legal suficiente y domicilio establecido en el país signatario ante el cual solicite su inscripción, así como en los demás países signatarios en los cuales pretenda operar;
- c) acreditar y mantener un patrimonio mínimo realizable y libre de gravámenes equivalentes a 80.000 DEG u otorgar una garantía real, financiera o personal por un monto equivalente y a satisfacción del organismo nacional competente; y,
- d) para poder operar, los operadores de transporte multimodal deberán contar con una póliza de seguros

contratada con una compañía instalada en uno de los países signatarios que cubra su responsabilidad civil –contractual y extracontractual- en relación a las mercancías bajo su custodia, sin perjuicio de los seguros establecidos en la legislación de cada país.

Artículo 38. El organismo nacional competente otorgará el correspondiente certificado de registro o lo denegará mediante resolución fundada dentro de un plazo no mayor de 60 días calendario, contados a partir de la fecha en se acreditó el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 37.

## CAPITULO CUARTO

### APLICACIÓN Y SEGUIMIENTO

Artículo 39. Los países signatarios designarán, en un plazo máximo de 90 días, a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, los organismos nacionales competentes para la aplicación del mismo en sus respectivas jurisdicciones.

Cualquier modificación en la designación de los organismos nacionales competentes deberá ser comunicada a las demás Partes.

Artículo 40. Dichos organismos nacionales competentes constituirán una Comisión encargada de la evaluación permanente del presente Acuerdo.

La Comisión tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

- a) velar por el cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo y resolver los problemas que se presenten en su aplicación;

- b) adoptar las medidas que faciliten el cumplimiento de los objetivos y disposiciones del presente Acuerdo;
- c) asegurar la correcta interpretación y aplicación de los compromisos adoptados por los países signatarios en el marco del presente Acuerdo;
- d) aprobar y modificar los documentos armonizados que se requieran para la aplicación del presente Acuerdo, incluyendo las instrucciones y notas explicativas correspondientes;
- e) proponer las modificaciones y ajustes que se consideren necesarios para el perfeccionamiento del presente Acuerdo; y
- f) las demás que le sean encomendadas por los países signatarios.

Artículo 41. La Comisión se reunirá anualmente para evaluar la aplicación del presente Acuerdo y sus decisiones se adoptarán por consenso.

La Comisión podrá reunirse en forma extraordinaria a solicitud de cualquiera de los países signatarios, cuando se presenten problemas o temas que requieran un tratamiento urgente.

Artículo 42. La Comisión podrá invitar a representantes de otros organismos de la administración pública, del sector privado, o de organizaciones internacionales, para asesorarla en el cumplimiento de sus funciones y facilitar la aplicación del presente Acuerdo.

## **CAPITULO QUINTO**

### DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 43. El presente Acuerdo no implica bajo ninguna circunstancia, restricción alguna a las facilidades sobre transporte o libre tránsito de mercancías que los países signatarios se hayan otorgado o se otorguen entre sí o con terceros países, mediante acuerdos o tratados bilaterales o multilaterales.

Artículo 44. Toda estipulación contenida en el documento de transporte multimodal será nula y no producirá efecto alguno si se aparta directa o indirectamente de las disposiciones del presente Acuerdo y, en especial, si se estipulan en perjuicio del expedidor o consignatario. Lo anterior no afectará las demás estipulaciones contenidas en el documento.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el operador de transporte multimodal podrá, con el consentimiento del expedidor, incrementar los límites de responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de las disposiciones del presente Acuerdo, salvo lo dispuesto en el artículo I parte final y en el artículo 3.

Artículo 45. El operador de transporte multimodal no inscrito en el registro de operadores de transporte multimodal no podrá acogerse a los límites de responsabilidad establecidos en el presente Acuerdo.

**CONDICIONES APLICABLES A LOS CONOCIMIENTOS DE**  
**EMBARQUE FIATA DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE 1994**

**Definiciones**

- 1 “Freight Forwarder” se denomina al Operario del Transporte de Multimodal que utiliza este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA y se identifica en la tapa del mismo y asume la responsabilidad para el desempeño del contrato de transporte de multimodal como un porteador.
- 2 “Merchant” corresponde e incluye al Expedidor, el Consignador, el Consignatario, el Poseedor de este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA, el Receptor y el dueño de las mercancías.
- 3 El "consignador" identifica a la persona que celebra el contrato del transporte de multimodal con el Freight Forwarder.
- 4 El "consignatario" identifica la persona autorizada para recibir las mercancías del Freight Forwarder.
- 5 "Aceptó la carga" significa que las mercancías han sido entregadas y aceptadas para el transporte por el Freight Forwarder en el lugar de

recibo evidenciado en este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA.

- 6 Por mercancías se entiende los bienes de cualquier especie inclusive animales vivos así como también contenedores, pallets o el embalaje no suministrado por el Freight Forwarder, independientemente si tal propiedad deberá ser o es transportada sobre o bajo plataforma.

### **1. Aplicabilidad**

A pesar del título "Conocimiento de embarque de Transporte de FIATA Multimodal (CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA)" estas condiciones se aplicarán también si se utiliza un modo de transporte.

### **2. Emisión del CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA**

1. Mediante la emisión del CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA el Freight Forwarder:

- a) Realiza por sí o en su propio nombre el desempeño del transporte entero, del lugar en que las mercancías son aceptadas en carga (el lugar de recibo evidenciado en este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

FIATA) al lugar de la entrega designada en este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA;

**b)** Asume la responsabilidad de embarcarlas de conformidad a las condiciones del Conocimiento de embarque Fiata.

2. Con sujeción a las condiciones de este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA el Freight Forwarder será responsable de los actos y omisiones de sus de empleados o agentes dentro del alcance de sus labores, o de cualquier otra persona de cuyos servicios él haga uso para el desempeño del contrato evidenciado por este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA, como si tales actos y las omisiones fueran propios.

### **3. Negociabilidad y título sobre las Mercancías**

1. El presente CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA se extiende en forma negociable a menos que se marque como "no negociable". Constituirá el título sobre las mercancías y el poseedor, por el respaldo de este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA, estará autorizado para recibir o transferir las mercancías allí mencionados.

2. La información contenida en este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA será evidencia prima facie que el Freight Forwarder aceptó la carga de las mercancías tal como aparece descrita tal información a menos que una indicación contraria, tal como "el peso, carga y cantidad señalada por el expedidor", "contenedor empacado por el expedidor" o expresiones similares, se hubieran hecho en el texto impreso o escrito sobre este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA.

Sin embargo, la prueba en contrario no será admisible cuando el CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA cuando la póliza ha sido remitida al destinatario quien ha actuado de buena fe.

#### **4. Mercancías peligrosas y su indemnización**

1. El "Merchant" cumplirá con estas reglas cuando se conformarán con las órdenes que son obligatorias según la ley nacional o por la razón de la Convención Internacional, en relación con el transporte de bienes de una naturaleza peligrosa, y deberá informar, de todos modos, al Freight Forwarder, por escrito, de la naturaleza exacta del peligro, antes que las mercancías de naturaleza peligrosa sean aceptados en carga por el

Freight Forwarder y le indicará a éste, si fuera necesario, las precauciones que se deben tomar.

2. Si el “Merchant” no proporciona tal información y el Freight Forwarder no tiene conocimiento de la naturaleza peligrosa de las mercancías y de las precauciones necesarias que se deben tomar y si, en cualquier tiempo, ellos son considerados como un peligro a la vida o la propiedad, ellos pueden ser descargados en cualquier lugar, ser destruidos o ser reducidos a inofensivos, cuando las circunstancias lo requieran, sin indemnización. El “Merchant” deberá indemnizar al Freight Forwarder por toda pérdida, daño, responsabilidad ulterior o gastos, por el hecho de haber aceptado la carga, o su transporte, o de cualquier servicio accesorio a ello.

3. La carga de probar que el Freight Forwarder sabía que la naturaleza exacta del peligro creado al transportar las mencionadas mercancías le corresponderá al “Merchant”.

4. Si cualquier de las mercancías llegará a constituir un peligro a la vida o la propiedad, ellos pueden, de cualquier forma, ser descargados o abandonados en cualquier lugar o ser destruidos o reducidos a inofensivo. Si tal peligro no fue causado por la falta y la negligencia del

Freight Forwarder, éste no será responsable, y el “Merchant” le indemnizará contra toda pérdida, daño, responsabilidad ulterior y gasto originados de este hecho.

## **5. Descripción de las mercancías y Empaque del Merchant e inspección**

1. El Consignatario será creído que ha garantizado al Freight Forwarder la certeza, al tiempo que las mercancías fueron aceptados en carga por el Freight Forwarder, de todas las características relacionadas con la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, si fuere aplicable, al carácter peligroso de las mercancías, cuando han sido proporcionados por él o en su beneficio por su inserción en el CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA.

El Consignador deberá indemnizar al Freight Forwarder contra toda pérdida, resultado de daño y gasto derivado de cualquier inexactitud o insuficiencia de tales características.

El Consignador permanecerá responsable aun cuando el CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA haya sido transferido por él.

El derecho del Freight Forwarder a tal indemnización no se extenderá bajo este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA a ninguna otra persona que al Consignador.

2. El Freight Forwarder no será responsable por ninguna pérdida, daño ni gasto causados por empaques defectuoso ni insuficiente de bienes ni por la carga inadecuado dentro de contenedores ni otras unidades de transporte cuando tal carga o empaque ha sido realizado por el “Merchant” o en su beneficio por una persona distinta al Freight Forwarder, ni por el defecto ni inhabilidad de los contenedores ni otras unidades de transporte suministradas por el “Merchant”, o si es suministrado por el Freight Forwarder, el defecto o inhabilidad del contenedor u otra unidad del transporte habrían sido aparentes bajo la inspección razonable del “Merchant”. El “Merchant” deberá indemnizar al Freight Forwarder contra toda pérdida, daño, responsabilidad o gasto causado por esta circunstancia.

## **6. Responsabilidad del Freight Forwarder**

1. La responsabilidad del Freight Forwarder respecto de las mercancías bajo estas condiciones cubre el período del tiempo entre el cual el

Freight Forwarder ha tomado las mercancías en carga hasta el tiempo de su entrega.

2. El Freight Forwarder será responsable por la pérdida o el daño a las mercancías también en cuanto a la demora en la entrega si la circunstancia que causó la pérdida, daño o demora en la entrega sucedió mientras las mercancías estaban a su cargo como aparece definido en la Cláusula 2.1.a, salvo que el Freight Forwarder pruebe que ninguna culpa o descuido propio, de sus empleados o agentes o cualquier otra persona referida en la cláusula 2.2., ha causado o ha contribuido a tal pérdida, al daño o la demora.

Sin embargo, el Freight Forwarder sólo será responsable por la pérdida que sigue de la demora en la entrega si el Consignador ha hecho una declaración del interés en la entrega oportuna, que haya sido aceptada por el Freight Forwarder y expresado en este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA.

3. El tiempo de llegada no es garantizado por el Flete Forwarder. Sin embargo, la demora en la entrega ocurre cuando las mercancías no se han entregado dentro del tiempo expresamente acordado o, a falta de

acuerdo, dentro del tiempo que sería razonable exigir de un Freight Forwarder diligente, atendidas las circunstancias del caso.

4. Si las mercancías no se han entregado dentro de noventa días siguientes a la fecha de la entrega, señalada en la Cláusula 6.3., el requirente puede, en la ausencia de prueba en contrario, considerar las mercancías como perdidas.

5. Cuando el Freight Forwarder establece eso, de acuerdo con las circunstancias del caso, la pérdida o el daño podrían ser atribuidos a uno o a más causas o los acontecimientos, especificados en las letras A a la E de la presente cláusula, se presumirá que ello lo ha causado, proporcionalmente, sin embargo, al requirente le será permitido probar que la pérdida o el daño no eran, en el hecho, causado enteramente o en parte por uno o más de las siguientes causas o acontecimientos:

- a) Acto u omisión del “Merchant”, o de cualquier persona que actuara en favor del “Merchant” o de quien el Freight Forwarder tomó las mercancías en carga;
- b) Insuficiencia o condición defectuosa del envase o marcas y/o números;

- c) Manejo, carga, almacenamiento o descarga de las mercancías por el “Merchant” o cualquier persona que actúe en favor del “Merchant”;
- d) Vicio inherente de las mercancías;
- e) Huelga, lock-out o paralización del trabajo

## **7. Defensas para el transporte por mar o vías interiores navegables**

Sin perjuicio de lo señalado en las cláusulas 6.2., 6.3. y 6.4. el Freight Forwarder no será responsable por la pérdida, daño o demora en la entrega con respecto a las mercancías que han sido transportadas por o vías navegables interiores cuando tal pérdida, daño o demora durante el transporte ha sido causado por:

- a) Acción, negligencia, o falta del capitán, marinero, piloto o los empleados del porteador en la navegación o en la administración del barco,
- b) Incendio, a menos que haya sido causado por el defecto o actos verdaderos del porteador, sin embargo, siempre que, en los casos en que la pérdida o el daño resulte de la innavegabilidad del buque,

el Freight Forwarder pruebe que ha empleado la diligencia debida para poner el buque en estado de nevegat al comienzo del viaje.

## **7. Las Cláusulas Paramount**

1. Estas Cláusulas sólo surtirán efecto hasta el punto que ellos no se opongan a las provisiones obligatorias de Convenciones Internacionales ni ley nacional aplicable al contrato evidenciado por este Conocimiento de embarque Fiata.

2. Las Reglas de la Haya contenida en la Convención Internacional para la unificación de las reglas relacionadas a los conocimientos de embarque, dada en Bruselas el 25 de agosto de 1924, o en aquellos países dónde estén vigentes las Reglas de la Haya-Visby contenidas en el Protocolo de Bruselas, de fecha 23 de febrero de 1968, vigente en el país de embarque, se aplicará a todo transporte de bienes por el mar y así también al transporte de bienes por vías navegables interiores, y tales provisiones aplicarán a todos bienes hayan sido transportados en cubierta o bajo cubierta.

3. La Sea Act of the United States of America (COGSA), se aplicará al transporte de bienes por el mar, en cubierta o bajo cubierta,

obligatoriamente a este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA o será aplicable para las mercancías transportadas en cubierta de acuerdo con una declaración expresa en este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA.

### **8. Limitación de responsabilidad del Freight Forwarder**

1. La evaluación de la compensación para la pérdida de o del daño a las mercancías se hará mediante la referencia al valor de tales mercancías en el lugar y al tiempo que ellos sean entregados al consignatario o en el lugar y el tiempo que, de acuerdo con este Conocimiento de embarque Fiata, las mercancías debieron haber sido tan entregadas
2. El valor de las mercancías se determinará según el precio actual de transacción de las mercancías o, si no hay tal precio, según el precio actual del mercado o, si no hay tales precios, por la referencia al valor normal de mercancías del mismo nombre y calidad.
3. Con sujeción a las provisiones de cláusulas 8.4. a 8.9., inclusive, el Freight Forwarder no es ni será responsable de ninguna pérdida ni del daño a las mercancías en una cantidad que exceda el equivalente de

666.67 SDR por paquete o unidad, o por 2 SDR por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor, a menos que la naturaleza y el valor de las mercancías que haya sido declarado por el Consignador y aceptado por el Freight Forwarder antes que las mercancías hayan sido aceptados en carga, o la tasa de flete ad valorem pagada y dicho valor hayan sido declarado en el CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA por él, el valor declarado entonces será el límite.

4. Cuando un contenedor, pallet o artículo semejante de transporte se cargan con más de un paquete o unidad, todo paquetes u otras unidades que se embarcan que según el CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA esté contenido en ese artículo del transporte se considerará como un paquete o unidad que se transporta. Salvo este caso, las mercancías contenidas en ese paquete o unidad de transporte serán consideradas como paquete o unidad de transporte.

5. No obstante las disposiciones anteriores, si el transporte multimodal, no hace, según el contrato, incluir el transporte de bienes por el mar ni por vías navegables interiores, la responsabilidad del Freight Forwarder estará limitada a una suma que no exceda 8.33

SDR por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas

6. a) Cuando la pérdida o el daño a las mercancías ocurrió durante una etapa determinada del transporte de multimodal, respecto del cual una convención internacional aplicable o la ley nacional obligatoria hubiera establecido otro límite de responsabilidad, de haberse celebrado un contrato de transporte particular para esa etapa del transporte, entonces el límite de la responsabilidad del Freight Forwarder para la pérdida o el daño será determinado por referencia a las disposiciones de tal convención o la ley nacional obligatoria.

b) A menos que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declaradas por el Mercante e insertadas en el Conocimiento de embarque Fiata, y el precio del flete haya sido pagado, la responsabilidad del Freight Forwarder regido por la COGSA, donde sea aplicable, no excederá USD 500 por paquete o, en el caso de bienes no embarcado en paquetes, por la unidad de costumbre de flete.

7. Si el Freight Forwarder es responsable de la pérdida que sigue de la demora en la entrega, o en la pérdida siguiente o daño que no sea la

pérdida de o del daño a las mercancías, la responsabilidad del Freight Forwarder será limitada a una cantidad que no excederá el equivalente de dos veces el valor del flete para el transporte de multimodal bajo este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA.

8. La responsabilidad acumulada de Freight Forwarder no excederá los límites de la responsabilidad para la pérdida total de las mercancías.

9. El Freight Forwarder no será beneficiado con esta limitación de la responsabilidad si se prueba que la pérdida, daño o demora en la entrega resulta de un acto u omisión del Freight Forwarder hecho con la intención de causar tal pérdida, el daño o la demora, o negligentemente y con el conocimiento que esa pérdida, daño o demora se produciría.

### **9. Aplicación de las Acciones en la responsabilidad extracontractual**

Estas condiciones se aplican a todo quien reclame contra el Freight Forwarder, en el desempeño del contrato evidenciado por este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA, independientemente, si el reclamo se funda en el contrato o en la responsabilidad extracontractual.

## **10. La responsabilidad de los empleados y otras personas**

1. Estas condiciones se aplicarán a todas las reclamaciones que se dirijan, en relación con el cumplimiento del contrato evidenciado por este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA, contra cualquier empleado, agente u otra persona (inclusive cualquier contratista independiente), a cuyos servicios se haya recurrido para el cumplimiento del contrato, si tales reclamos se fundan en el contrato o en la responsabilidad extracontractual, y la responsabilidad acumulada del Freight Forwarder y de tales empleados, agentes u otras personas no excederán los límites en la cláusula 8.
2. En el desarrollo del contrato, evidenciado por este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA, el Freight Forwarder, para extender estas condiciones, no sólo podrá actuar en su propio beneficio, sino también como agente o fideicomisario para tales personas, y tales personas serán creídos que participan en este contrato.
3. Sin embargo, si se prueba que la pérdida o de tal pérdida o el daño a las mercancías resultaron de un acto o la omisión personales de tal persona señalada en la Cláusula 10.1., hecho con la intención de causar daño, o descuidadamente, y con el conocimiento que el daño resultaría

probablemente, a tal persona no le será permitido beneficiarse de la limitación de la responsabilidad proporcionada por la Cláusula 8.

4. La acumulación de los montos recuperados por el Freight Forwarder y las personas señaladas en la Cláusula 2.2. y 10.1., no excederá los límites señalados en estas condiciones.

### **11. Método y ruta de transporte**

Sin necesidad de aviso al “Merchant”, el Freight Forwarder tiene la libertad de llevar las mercancías en o bajo cubierta y de escoger o sustituir los medios, la ruta y el procedimiento a seguir para el manejo, cabotaje, almacenamiento y el transporte de las mercancías.

### **12. Entrega**

1. Las mercancías se entenderán entregadas cuando ellas han sido puestas en poder o puestas a disposición del Consignatario o su agente, de acuerdo con este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA, o cuando las mercancías han sido puestas en poder de una autoridad u otro tercero, a quien, según la ley o regulación aplicables en el lugar de la entrega, las mercancías deben ser entregados, o cualquier otro lugar en

cuál el Freight Forwarder está autorizado a hacer la entrega al “Merchant”.

2. El Freight Forwarder está autorizado también a almacenar las mercancías bajo el riesgo del “Merchant”, y la responsabilidad del Freight Forwarder cesará, y el costo de tal almacenamiento se pagará, una vez demandado, por el “Merchant” al Freight Forwarder.

3. En cualquier tiempo que el transporte, regido por este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA, pudiera originar dificultades o riesgo de cualquiera especie (inclusive la condición de las mercancías), no generados por falta o negligencia del Freight Forwarder ni de las personas referidas en la Cláusula 2.2. y que no puede ser evitado por el ejercicio de tentativas razonables el Freight Forwarder puede cesar el transporte de las mercancías bajo este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA y, donde sea razonablemente posible, colocar las mercancías o cualquier parte de ellas a disposición de “Merchant” en cualquier lugar que el Freight Forwarder considere seguro y conveniente, después de lo cual, se entenderá hecha la entrega, y la responsabilidad del Freight Forwarder, respecto de tales mercancías cesará.

En todo caso, el Freight Forwarder podrá completar el transporte bajo este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA y el “Merchant” pagará cualquier costo adicional que resulte de las circunstancias ya mencionadas.

### **13. Fletes y Cargos**

1. El Flete será pagado al contado, sin ninguna reducción o rebaja, con motivo de cualquier reclamo, independientemente, si es pagado con antelación o pagadero en el destino. El flete se hará exigible por el Freight Forwarder en el momento que las mercancías han sido aceptadas en carga, y no será devuelto en ningún caso.

2. El Flete y toda otra cantidad mencionada en este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA será pagada en la moneda señalada en este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA o, a elección del Freight Forwarder, en la moneda del país de despacho o destino, al tipo de cambio más alto para la corriente de cuentas de vista bancarias para el flete pagado con antelación en el día de despacho y para el flete pagadero en el destino en el día cuando el “Merchant” sea notificado del arribo de las mercancías o en la fecha de retiro de la orden de entrega,

cualquiera sea la tasa más alta, o en la opción del Freight Forwarder en la fecha de este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA.

3. Todos los derechos, impuestos y los cargos u otros gastos relacionadas con las mercancías serán pagados por el “Merchant”.

Cuando el equipo es suministrado por el Freight Forwarder, el “Merchant” pagará toda estadía y gastos que no sean atribuibles a la falta o negligencia del Freight Forwarder.

4. El “Merchant” reembolsará al Freight Forwarder en proporción con la cantidad de flete por cualquier costo derivado de la desviación o la demora o por cualquier otro aumento de costos de cualquier naturaleza causada por guerra, operaciones bélicas, epidemias, huelgas, actos de autoridad o fuerza mayor.

5. El “Merchant” garantiza la exactitud de la declaración del contenido, el seguro, el peso, las medidas o el valor de las mercancías pero el Freight Forwarder tienen la libertad para inspeccionar el contenido y verificar el peso, las medidas o el valor de las mercancías. Si en tal inspección se encuentra que la declaración no es correcta y esa diferencia correspondiese concuerda que una suma iguala o a cinco veces la diferencia entre la figura correcta y el flete cargados, o al doble

el flete correcto menos el flete cargado, cualquier suma es el más pequeño, será los daños como liquidados pagaderos al Freight Forwarder para sus costos de la inspección y pérdidas de flete en otros bienes a pesar de cualquier otra suma sido expresado en este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA como flete pagadero.

6. A pesar de la aceptación por el Freight Forwarder de las instrucciones de asumir el flete, los cargos u otros gastos asumidos por cualquier otra persona respecto del transporte regido bajo este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA, el “Merchant” permanecerá responsable de tales costos en el recibo de la notificación de la demanda y la ausencia del pago para cualquier razón.

#### **14. Prenda**

El Freight Forwarder tendrá un derecho de prenda sobre las mercancías y cualquiera documento relacionado a ellas por cualquier cantidad y en cualquier tiempo al Freight Forwarder por el “Merchant” inclusive costos de almacenamiento y el costo de recuperación mismo, y puede hacer efectivo tal gravamen de cualquier manera razonable que él estime conveniente.

## **15. Promedio General**

El “Merchant” deberá indemnizar al Freight Forwarder respecto de cualquier reclamo de naturaleza mediana general que se le pueda hacer a él y asegurar que podrá ser requerido por el Freight Forwarder en esta relación

## **16. Avisos**

1. A menos que se notifique por escrito por el consignatario al Freight Forwarder sobre la pérdida o el daño a las mercancías, especificando la naturaleza general de tal pérdida o el daño, en el momento que las mercancías sean entregadas al consignatario de acuerdo con cláusula 12, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario, establecerá prueba prima facie evidence que el Freight Forwarder ha entregado las mercancías como aparece descrito en el CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA.

2. Cuando la pérdida o daño no sean aparentes, el mismo efecto de prueba prima facie se establecerá, si no se da aviso por escrito dentro de los 6 días consecutivos después del día en que las mercancías fueron puestas a disposición del consignatario de acuerdo con cláusula 12.

### **17. Prescripción**

El Freight Forwarder quedará, salvo expreso acuerdo en contrario, exonerado de toda responsabilidad en virtud de las presentes condiciones sino se inicia demanda en su contra dentro de 9 meses después de la entrega de las mercancías, o de la fecha en que las mercancías debieron haber sido entregadas, o la fecha cuando, de acuerdo con la cláusula 6.4., la falta de entrega de las mercancías le darían al consignatario el derecho a considerar tales mercancías como perdidas.

### **18. Invalidez parcial**

Si cualquier cláusula o parte de ella pudieran ser nulas, la validez de este CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIATA y las cláusulas restantes o de una parte de ellas no será afectada.

### **19. Jurisdicción y leyes aplicables**

Las acciones contra el Freight Forwarder se pueden ejercer sólo en el lugar donde el Freight Forwarder tiene su centro de operaciones como aparece expresado al reverso de este CONOCIMIENTO DE

EMBARQUE FIATA y se juzgarán conforme a la ley vigente del país en que ese lugar del negocio se sitúa.

El logo de ICC denota que este documento ha sido autenticado por la ICC, de conformidad con el Reglas UNCTAD/ICC para Documentos de Transporte Multimodal. El logo de ICC no implica responsabilidad de la ICC ni lo hace, de ninguna manera, parte de acción legal posible que resulte del uso de este documento.

**LEY DE LA REPÚBLICA ARGENTINA N°24.921 DE**  
**TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCADERÍAS**

**CAPÍTULO I**

**Ámbito de aplicación**

**Artículo 1°.-** La presente ley se aplica al transporte multimodal de mercaderías realizado en el ámbito nacional y al transporte multimodal internacional de mercaderías cuando el lugar de destino previsto contractualmente por las partes se encuentre situado en jurisdicción de la República Argentina.

## CAPÍTULO II

### Definiciones

**Artículo 2º.-** A los fines de la presente ley, se entiende por:

a) Transporte multimodal de mercaderías. El que se realiza en virtud de un contrato de transporte multimodal utilizando como mínimo, dos modos diferentes de porteo a través de un solo operador, que deberá emitir un documento único para toda la operación, percibir un solo flete y asumir la responsabilidad por su cumplimiento, sin perjuicio de que comprenda además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, 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;

b) Modo de transporte. Cada uno de los distintos sistemas de porte de mercaderías por vía acuática, aérea, carretera o ferroviaria, excluidos los meramente auxiliares;

c) Operador de transporte multimodal. Toda persona, porteador o no, que por sí o a través de otro que actúe en su nombre, celebre un contrato de transporte multimodal actuando como principal y no como agente o en

interés del expedidor a de transportadores que participen de las operaciones de transporte multimodal, asumiendo la responsabilidad por el cumplimiento del contrato;

d) Depositario. La persona que recibe la mercadería para su almacenamiento en el curso de ejecución de un contrato de transporte multimodal;

e) Transportador o porteador efectivo, Toda persona que realiza total o parcialmente un porteo de mercaderías en virtud de un contrato celebrado con el operador de transporte multimodal para el cumplimiento de un transporte multimodal;

f) Estación de transferencia o interfaces. Una instalación, tal como la de puertos fluviales, lacustres, marítimos, depósitos fiscales, almacenes, puertos secos, aeropuertos, playas para el transporte terrestre ferroviario o carretero u otras similares, sobre la que convergen distintos modos de transportes, con adecuada infraestructura y dotada de equipos para el manipuleo de las cargas y sus respectivos embalajes (contenedores, paletas, bolsas o cualquier otro que pudiere utilizarse), aptos para realizar la transferencia de un modo a otro de transportes en forma eficiente y segura;

g) Terminal de cargas. Una estación de transferencia en la que se pueden

almacenar los contenedores u otras unidades de carga y donde se pueden realizar tareas de unitarización de cargas, llenado y vaciado, como así también de consolidación de contenedores y otras unidades de carga;

h) Unidad de carga. La presentación de las mercaderías objeto de transporte, de manera que puedan ser manipuladas por medios mecánicos;

i) Contrato de transporte multimodal. El acuerdo de voluntades en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal de las mercaderías;

j) Documento de transporte multimodal. El instrumento que hace prueba de la celebración de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercaderías bajo su custodia y se ha comprometido a entregar las de conformidad con las cláusulas del contrato;

k) Expedidor. La persona que celebra un contrato de transporte multimodal de mercaderías con el operador de transporte multimodal, encomendando el transporte de las mismas;

l) Consignatario. La persona legítimamente facultada para recibir las mercaderías;

- m) Destinatario. La persona a quien se le envían las mercaderías, según lo estipulado en el correspondiente contrato;
- n) Mercadería. Bienes de cualquier clase susceptibles de ser transportados, incluidos los animales vivos, los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos, que no hayan sido suministrados por el operador de transporte multimodal;
- o) Tomar bajo custodia. El acto de colocar físicamente las mercaderías en poder del operador de transporte multimodal, con su aceptación para transportarlas de conformidad con el documento de transporte multimodal, las leyes, los usos y costumbres del comercio del lugar de recepción;
- p) Entrega de la mercadería. El acto por el cual el operador de transporte multimodal pone las mercaderías a disposición efectiva y material del consignatario de conformidad con el contrato de transporte multimodal, las leyes y los usos y costumbres imperantes en el lugar de entrega;
- q) Unitarización. El proceso de ordenar y acondicionar correctamente la mercadería en unidades de carga para su transporte;
- r) Bulto. Acondicionamiento de la mercadería para facilitar su identificación o individualización independientemente del embalaje que lo contenga.

## **CAPÍTULO III**

### **Documento de transporte multimodal**

**Artículo 3°.- Emisión.** El operador de transporte multimodal o su representante, deberá emitir un documento de transporte multimodal dentro de las veinticuatro (24) horas de haber recibido la mercadería para el transporte, contra la devolución de los recibos provisionales que se hubieran suscripto. La emisión del documento de transporte multimodal no impedirá que se extiendan además otros documentos relativos al transporte o a servicios que se podrán prestar durante la ejecución del transporte multimodal, pero tales documentos no reemplaza al documento de transporte multimodal.

**Artículo 4°.- Forma.** Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma negociable podrá ser, a la orden, al portador o nominativo y es transferible con las formalidades y efectos que prescribe al derecho común para cada una de las mencionadas categorías de papeles de comercio. Si se emite un juego de varios originales, se indicará expresamente en el cuerpo del documento de transporte multimodal el número de originales que componen el juego, debiendo constar en cada uno

de ellos la leyenda "Original". Si se emiten copias, cada una de ellas deberá llevar la mención "Copia No Negociable".

**Artículo 5°.- Contenido.** El documento de transporte multimodal deberá mencionar:

- a) Nombre y domicilio del operador de transporte multimodal;
- b) Nombre y domicilio del expedidor;
- c) Nombre y domicilio del consignatario;
- d) Nombre y domicilio de la persona o entidad a quien deba notificarse la llegada de la mercadería;
- e) El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de trasbordo, si se conocieran al momento de la emisión del documento de transporte multimodal;
- f) El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercaderías bajo su custodia;
- g) Fecha o plazo en que la mercadería debe ser entregada en su lugar de destino, si tal fecha o plazo ha sido convenido expresamente;
- h) Una declaración por la que se indica si el documento de transporte multimodal es original o no negociable. Las copias negociables o originales

deberán ser firmadas por el operador de transporte multimodal y por el expedidor, o por las personas autorizadas a tal efecto por ellos;

i) Número de originales emitidos, indicándose en las copias que se presenten, la mención "Copia No Negociable";

j) La naturaleza general de las mercaderías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, nocivo o contaminante;

k) Número de bultos o piezas y su peso bruto si correspondiere;

l) El estado y condición aparente de las mercaderías;

m) El lugar de pago, la orden de pago y el flete convenido, desglosándose los tramos internos o domésticos de los tramos internacionales, a los efectos del cálculo de la base imponible para el pago de aranceles y tributos;

n) El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal;

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

**Artículo 6°.- Firma.** El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de transporte multimodal o por una persona autorizada a tal efecto por él, cuya firma deberá estar registrada en el registro de operadores

de transporte multimodal. La reglamentación decidirá la oportunidad, condiciones y características para el uso de documentación electrónica, garantizando la seguridad jurídica.

**Artículo 7°.- Derechos del tenedor legítimo.** El tenedor legítimo del documento de transporte multimodal, tiene derecho a disponer de la mercadería respectiva durante el viaje y exigir su entrega en destino.

**Artículo 8°.- Efectos.** La emisión del documento de transporte multimodal, sin las reservas del artículo siguiente apareja la presunción de que las mercaderías fueron recibidas en aparente buen estado y condición, de acuerdo a las menciones del documento de transporte multimodal. La presunción indicada admite prueba en contrario. Sin embargo dicha prueba no será admitida cuando el documento de transporte multimodal haya sido transferido a un tercero de buena fe, incluido el consignatario.

**Artículo 9°.- Cláusula de reserva.** El operador de transporte multimodal podrá expresar reservas fundadas en el documento, cuando tenga sospechas razonables respecto a la exactitud de la descripción de la carga (marcas,

números, cantidades, peso, volumen o cualquier otra identificación o descripción de las mercaderías que pudiera corresponder) hecha por el expedidor, o cuando la mercadería o su embalaje no presentaren adecuadas condiciones físicas de acuerdo con las necesidades propias de la mercadería y las exigencias legales de cada modalidad a ser utilizada en el transporte.

**Artículo 10º.- Cartas de garantías.** Son válidas entre el expedidor y el operador de transporte multimodal las cartas de garantías extendidas por el primero, pero no pueden ser opuestas a terceros de buena fe. Son nulas las cartas de garantías que se emitan para perjudicar los derechos de un tercero o que contengan estipulaciones prohibidas por la ley.

**Artículo 11.- Omisiones.** La omisión en el documento de transporte multimodal de uno o varios datos a los que se refiere el artículo 5º no afectará la naturaleza jurídica de este documento, a condición de que se ajuste a la norma del inciso j) del artículo 2º y permita el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 7º y 8º de esta ley.

**Artículo 12.- Valor declarado.** El expedidor podrá declarar, antes del embarque, la naturaleza y el valor de la mercadería y exigir que tal declaración sea insertada en el documento de transporte multimodal. Esta declaración expresa constituye una presunción respecto al valor de la mercadería, salvo prueba en contrario que pueda producir el operador de transporte multimodal o, en su caso, el transportador efectivo, o el titular de la estación de transferencia o el titular de la estación de carga.

**Artículo 13°.- Entrega de la mercadería.** La entrega de la mercadería sólo podrá obtenerse del operador de transporte multimodal o de la persona que actúe por cuenta de éste, contra la devolución del documento de transporte multimodal negociable debidamente endosado de ser necesario. El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar la mercadería si, habiéndose emitido el documento de transporte multimodal en un juego de varios originales, el operador o la persona que actúe por cuenta de éste, ha entregado de buena fe la mercadería contra la devolución de uno de esos originales.

**Artículo 14°.- Personas que pueden recibir la entrega.** El operador de transporte multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercaderías sean entregadas a:

- a) La persona que presente uno de los originales del documento de transporte multimodal, cuando éste fuere emitido en forma negociable al portador;
- b) La persona que presente uno de los originales del documento de transporte multimodal debidamente endosado, cuando el documento de transporte multimodal fuera emitido en forma negociable a la orden;
- c) La persona determinada en el documento de transporte multimodal que fuera emitido en forma negociable a nombre de esa persona con comprobación previa de su identidad y contra la presentación de uno de los originales del mencionado documento. Si el documento fuese endosado a la orden o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el punto b).

## CAPÍTULO IV

### **Responsabilidad del operador de transporte multimodal**

**Artículo 15°.- Ámbito de aplicación temporal de la ley.** La responsabilidad del operador de transporte multimodal se extiende desde que recibe la mercadería bajo su custodia por sí o por la persona destinada al efecto y finaliza una vez verificada la entrega a las personas indicadas en el artículo 14°, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, las leyes y los usos y costumbres imperantes en el lugar de entrega.

**Artículo 16°.- Extensión de la responsabilidad.** El operador de transporte multimodal será responsable por las acciones u omisiones de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones o de cualquier otra persona cuyos servicios tenga contratados para el cumplimiento del contrato.

**Artículo 17°.- Pérdida, daño o demora en la entrega.** El operador de transporte multimodal será responsable de la pérdida total o parcial, del daño de la mercadería o la demora, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o la demora, se produjo cuando la mercadería estaba bajo su custodia. El operador de transporte multimodal sólo será responsable por los

perjuicios resultantes de la demora, si el expedidor hubiera hecho una declaración de interés de la entrega en plazo determinado y si la misma hubiese sido aceptada por el operador de transporte multimodal.

**Artículo 18°.- Demora en la entrega. Pérdida.** Se considera que hay demora en la entrega de la mercadería si ésta no ha sido entregada en el lugar de destino previsto dentro del plazo expresamente convenido, o a falta de plazo expresamente convenido, dentro del que conforme con las circunstancias del caso sea exigible a un operador de transporte multimodal diligente. El expedidor o el consignatario, pueden considerar perdida la mercadería si no ha sido entregada dentro de los noventa (90) días siguientes a la expiración del plazo de entrega.

**Artículo 19°.- Daños localizados. Remisión normativa.** Cuando se demuestre que el daño, la pérdida o la demora, se ha producido en un modo determinado de transporte, con respecto al cual la legislación específica establezca sistemas de responsabilidad y exoneración distintos de los previstos por esta ley, las causales de exoneración de responsabilidad del

operador de transporte multimodal serán las dispuestas en tal legislación.

**Artículo 20°.- Daños localizados. Solidaridad.** Cuando se acredite en qué modo de transporte o en qué estación de transferencia se produjo el daño, la pérdida o la demora, el operador de transporte multimodal será solidariamente responsable con el transportador efectivo o con el titular de la estación de transferencia o con el depositario sin perjuicio del derecho del primero a repetir del transportador efectivo o del titular de la estación de transferencia o del depositario, lo que hubiere desembolsado en virtud de tal responsabilidad solidaria.

**Artículo 21.- Daños no localizados. Causales de exoneración.** Cuando no se pueda determinar en qué modo de transporte ocurrió la pérdida total o parcial de la mercadería, el daño o la demora en la entrega, o cualquier otro incumplimiento del contrato de transporte multimodal, el operador de transporte multimodal se eximirá de responsabilidad si acredita que su incumplimiento fue causado por:

a) Vicio propia de la mercadería, incluyendo las mermas normales provenientes de sus propias características, pese al cuidadoso manipuleo y

transporte;

b) Defectos o deficiencias de embalaje, que no sean aparentes;

c) Culpa del expedidor, consignatario o propietario de la mercadería o de sus representantes;

d) Caso fortuito o de fuerza mayor; El transportador deberá probar que él o su representante han adoptado todas las medidas para evitar el daño;

e) Huelgas, motines o "lock-out", efectuados por terceros;

f) Orden de una autoridad pública que impida o retrase el transporte, por un motivo no imputable a la responsabilidad del operador de transporte multimodal.

**Artículo 22º.- Cuantía de la indemnización.** Para establecer la indemnización por pérdida o daño de la mercadería se fijará la misma según el valor de ésta en el lugar y en el momento de la entrega pactada en el documento de transporte multimodal. En caso de demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17º, el operador de transporte multimodal perderá el valor del flete de la mercadería que hubiera sufrido demora, sin perjuicio de la obligación de resarcir el mayor daño probado que se hubiere producido por tal causa.

**Artículo 23°.- Criterio para la valorización de la mercadería.** El valor de la mercadería se determinará teniendo en cuenta la cotización que tenga en una bolsa de mercaderías o en su defecto observando el precio que tenga en el mercado, o si no se dispusiera de esa cotización ni de su precio, según el valor usual de mercadería de similar naturaleza y calidad, salvo que el expedidor haya hecho una declaración expresa respecto al valor de la mercadería en el documento de transporte multimodal en los términos del artículo 12°.

**Artículo 24.- Cuantía de la indemnización. Límite.** La indemnización, si se demuestra que el daño por la pérdida total o parcial, la avería o la demora en la entrega, se produjo en los modos acuático o aéreo, no excederá los límites fijados por las normas específicas aplicables a tales modos. Cuando en el desarrollo de un transporte multimodal, incluido estaciones de transferencia, depósitos o terminales de carga, no se pudiera identificar el momento en el cual se produjo el daño o cuando el mismo se produzca en los modos ferroviarios o carreteros, la indemnización no excederá el límite de cuatrocientos (400) pesos argentinos oro por bulto afectado. En caso de transporte de mercadería a granel, el límite de responsabilidad será de

cuatrocientos (400) pesos argentinos oro por unidad de flete. Las partes podrán acordar en el documento de transporte multimodal un límite superior al indicado precedentemente. Cuando la mercadería fuera acondicionada en un contenedor, en una paleta o en otro artefacto utilizado para la unitarización de la mercadería cada bulto o unidad de carga asentado en el documento de transporte multimodal como incluido en dicho contenedor, paleta o artefacto similar, será considerado para establecer la limitación de la responsabilidad por bulto o pieza.

**Artículo 25°.- Valor del argentino oro.** La cotización oro será la oficial fijada por el órgano competente al momento de efectuarse la liquidación judicial o extrajudicial. En defecto de cotización oficial se determinará su valor por el contenido metálico y no por su valor numismático.

**Artículo 26°.- Responsabilidad acumulada. Límite.** La responsabilidad acumulada del operador de transporte multimodal no excederá los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercaderías.

**Artículo 27°.- Exoneración de responsabilidad por actos del poder público.** El operador de transporte multimodal no responderá durante la ejecución del transporte por las demoras en la entrega o daños sufridos por la mercadería como consecuencia de la actuación de una autoridad administrativa o fiscal, tanto nacional como extranjera.

**Artículo 28°.- Pérdida del derecho a la limitación.** El operador de transporte multimodal, el porteador efectivo y el depositario no podrán acogerse a la limitación de la responsabilidad prevista en esta ley, si se prueba que la pérdida, el daño o la demora en la entrega provinieron de una acción u omisión imputable al operador de transporte multimodal, al porteador efectivo, al depositario o a sus dependientes con dolo o culpa grave.

**Artículo 29°.- Responsabilidad de los dependientes.** Si la acción se promoviere contra empleados o agentes del operador de transporte multimodal o contra cualquier persona a la que se haya recurrido para la ejecución del contrato de transporte multimodal o para la realización de algunas de las prestaciones, ellos podrán oponer las mismas exoneraciones

y límites de responsabilidad invocables por el operador de transporte multimodal. En este caso el conjunto de las sumas que los demandados deban abonar, no excederá del límite previsto en el artículo 24°.

**Artículo 30°.- Responsabilidad extracontractual.** Las disposiciones de esta ley se aplican tanto si la acción se funda en normas de responsabilidad extracontractual como responsabilidad contractual.

**Artículo 31°.- Cláusulas nulas.** Es absolutamente nula y sin efecto, toda cláusula que exonere o disminuya la responsabilidad del operador de transporte multimodal, de los transportadores efectivos, de los depositarios o de las estaciones de transferencia de carga, por pérdida, daño o demora sufrida por la mercadería o que modifique la carga de la prueba en forma distinta de la que surge de esta ley. Esta nulidad comprende la de la cláusula por la cual el beneficio del seguro de la mercadería, directa o indirectamente, sea cedido a cualquiera de ellos. La nulidad de las cláusulas mencionadas no entraña la del contrato.

## CAPÍTULO V

### Responsabilidad del expedidor

**Artículo 32°.- Imputabilidad.** El expedidor no es responsable de los daños o pérdidas sufridos por el operador de transporte multimodal, o por las personas a las que éste recurra para la ejecución del contrato o para llevar a cabo algunas de las prestaciones, salvo que tales daños sean imputables con dolo o culpa al expedidor, sus agentes o sus subordinados.

**Artículo 33°.- Deber de información.** En el momento en que el operador de transporte multimodal toma la mercadería bajo su custodia, el expedidor le deberá indicar con exactitud todos los datos relativos a la naturaleza general de la mercadería, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad.

**Artículo 34°.- Mercadería peligrosa.** El expedidor debe señalar adecuadamente la mercadería peligrosa y sus envases, mediante etiquetas normalizadas o marcas y debe informar al operador de transporte multimodal sobre el carácter peligroso de la misma y sobre las precauciones que deban adoptar. De no hacerlo así, será responsable ante el operador de transporte multimodal de los perjuicios resultantes de la expedición de esa

mercadería, la que en cualquier momento podrá ser descargada, destruida o transformada en inofensiva, según lo requieran las circunstancias o por orden de la autoridad pública, sin que ello dé lugar a indemnización alguna.

**Artículo 35°.- Criterio para la clasificación de la mercadería peligrosa.**

La clasificación de mercadería peligrosa tendrá como base las recomendaciones de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) al respecto, tomando en cuenta las nueve clasificaciones que dicta la Organización Marítima Internacional (IMO).

**Artículo 36°.- Límites de la responsabilidad.** El expedidor, el consignatario, sus dependientes y las personas de las cuales se sirven podrán ampararse en las mismas limitaciones de responsabilidad de las que se benefician el operador de transporte multimodal, el porteador efectivo o el depositario, sea que la acción se funde tanto en responsabilidad contractual como extracontractual. Las personas indicadas en el párrafo anterior perderán el derecho de acogerse a tales límites cuando hubieran actuado con dolo o culpa grave. Cuando se accione contra más de una

persona el límite de responsabilidad total no podrá exceder del que resulte aplicable.

**Artículo 37°.- Indemnización a favor del operador de transporte multimodal.** El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en los artículos 5°, 33°, 34° y 35°. El derecho del operador de transporte multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto a cualquier persona distinta del expedidor.

**Artículo 38°.- Subsistencia de la responsabilidad del expedidor.** El expedidor seguirá siendo responsable aún cuando haya transferido el documento de transporte multimodal.

## CAPÍTULO VI

### **Aviso y constatación de daños**

**Artículo 39°.- Del aviso y su omisión.** El consignatario, dentro de los cinco (5) días hábiles de recibida la mercadería, debe dar aviso al operador de transporte multimodal sobre la pérdida, daño o demora en la entrega. La falta de aviso generará la presunción de que la mercadería fue entregada tal como se encontraba descripta en el documento de transporte multimodal. Esta presunción admite prueba en contrario.

**Artículo 40°.- Inspección conjunta y determinación de daños o pérdidas.** El operador de transporte multimodal y el consignatario están obligados, ante el pedido de uno de ellos, a hacer una revisión conjunta de las mercaderías para determinar las pérdidas o daños. Si las partes no se ponen de acuerdo en la redacción de la constancia escrita de tal revisión, cualquiera de ellas puede pedir una pericia judicial con el objeto de establecer la naturaleza de la avería, su origen y el monto.

## CAPÍTULO VII

### Del ejercicio de las pretensiones

**Artículo 41°.- Prórroga de la jurisdicción.** En los contratos de transporte multimodal que se celebren para realizar un transporte en el ámbito nacional y en los contratos de transporte multimodal internacionales en los que el lugar de destino previsto esté en jurisdicción argentina, es nula toda cláusula que establezca otra jurisdicción que la de los tribunales federales argentinos competentes. Sin embargo, es válido el sometimiento a tribunales o árbitros extranjeros si se acuerda después de producido el hecho generador de la causa.

**Artículo 42°.- Citación a terceros.** El operador de transporte multimodal podrá pedir la citación de los transportistas efectivos o de los depositarios efectivos, a fin de que tomen intervención en el juicio, en el momento de la contestación de la demanda respectiva.

**Artículo 43°.- Inscripción, plazos y cómputos.** Las acciones derivadas del contrato de transporte multimodal prescriben por el transcurso de un año, contado a partir del momento en que la mercadería fue o debió ser

entregada a las personas indicadas en el artículo 14°. Las acciones de repetición entre el operador de transporte multimodal y los transportadores efectivos, o viceversa, podrán ser ejercitadas aún después de la expiración del plazo establecido precedentemente, aplicándose el que corresponda a la naturaleza de la relación. Las acciones de repetición prescriben por el transcurso de un año, contado desde la fecha de notificación del pago extrajudicial realizado o de la fecha del laudo arbitral o sentencia definitiva que se dicte en la demanda iniciada.

## CAPÍTULO VIII

### Disposiciones complementarias

**Artículo 44°.- Averías gruesas.** Las normas de esta ley no afectan al régimen de las averías gruesas.

**Artículo 45°.- Régimen de contenedores.** Sustitúyense los textos de los artículos 485, 486 y 487 de la ley 22.415 por los siguientes:

Artículo 485: A los efectos de esta ley se considerará contenedor a un elemento de equipo transporte que; a) Constituya un compartimiento, total o parcialmente cerrado, destinado a contener y transportar mercaderías; b) Haya sido fabricado según las exigencias técnico-constructivas, de conformidad con las normas IRAM o recomendaciones COPANT o ISO u otras similares; c) Esté construido en forma tal que por su resistencia y fortaleza pueda soportar una utilización repetida; d) Pueda ser llenado y vaciado con facilidad y seguridad; e) Esté provisto de dispositivos (accesorios) que permitan su sujeción o fijación y su manipuleo rápido y seguro en la carga, descarga y trasbordo de uno a otro modo de transporte; f) Sea identificable, por medio de marcas y números grabados con material indeleble, que sean fácilmente visualizables.

Artículo 486: La introducción, desplazamiento y extracción de contenedores del territorio aduanero general, el territorio aduanero especial, zonas francas y otros ámbitos geográficos en los que se aplique la legislación aduanera argentina, se realizará bajo responsabilidad de un agente de transporte aduanero, según los requisitos que establezca la reglamentación.

Artículo 487: En las condiciones previstas por los artículos 23º, inciso y) y 24º de la ley 22.415, la Administración Nacional de Aduanas reglamentará la utilización de los contenedores, preservando la rapidez y economía del desplazamiento de estos equipos de transporte, la seguridad de la carga y el respeto de los acuerdos internacionales sobre la materia.

**Artículo 46º.- Admisión temporaria de contenedores.** A efectos de racionalizar la utilización de los contenedores de matrícula extranjera, se establece como límite del régimen de admisión temporaria de los mismos, el plazo de 270 días corridos. Vencido el plazo señalado, la autoridad aduanera procederá a penalizar al responsable de la admisión temporaria del contenedor con una multa diaria de cien pesos (\$100), por un plazo máximo

de noventa (90) días, vencido el cual se procederá al remate del contenedor en infracción.

## **CAPÍTULO IX**

### **Remisiones.**

**Artículo 47°.- Acción ejecutiva para obtener la entrega de la carga.** Son de aplicación al contrato de transporte multimodal, en cuanto fueran pertinentes, las normas de la sección 5° del capítulo VIII del título IV de la Ley de la Navegación 20.094, relativas a la acción ejecutiva para obtener la entrega de la carga.

**Artículo 48°.- Acción ejecutiva para obtener el pago del flete.** Se aplicarán también al contrato de transporte multimodal, en cuanto fuera pertinente, las disposiciones referentes a la acción ejecutiva para obtener el cobro del flete contenidas en la sección 6° del capítulo VIII del título IV de la Ley de la Navegación 20.094, excepto lo dispuesto en el artículo 590.

## CAPÍTULO X

### **Registro de operadores de transporte multimodal.**

**Artículo 49°.- Inscripción.** Para ejercer la actividad de operador de transporte multimodal será indispensable estar inscripto en un registro de operadores de transporte multimodal a cargo de la autoridad nacional competente en el área de transporte.

**Artículo 50.- Requisitos.** Para inscribirse en el registro de operadores de transporte multimodal el interesado deberá presentar una solicitud ante la autoridad nacional competente, y acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos: a) Establecer domicilio o representación legal en territorio nacional; b) Acreditar y mantener un patrimonio mínimo en bienes registrables equivalente a 100.000 pesos; c) Estatuto legalizado con constancia de su inscripción ante la Inspección General de Justicia en caso de tratarse de una sociedad o matrícula de comerciante si se trata de una persona física; d) Estar inscripto como agente de transporte aduanero y como operador de contenedores; respecto de estos requisitos se podrá suplir la inscripción por la presentación de un apoderado general ya inscripto ante

los organismos correspondientes.

**Artículo 51°.- Seguros.** Para poder desarrollar su actividad los operadores de transporte multimodal deberán contar con una póliza de seguro que cubra su responsabilidad civil en relación a las mercaderías bajo su custodia.

**Artículo 52°.- Vigencia de la inscripción.** La inscripción en el registro mantendrá su vigencia en los términos del artículo 50°, siempre que no medie una comunicación oficial por escrito de la autoridad competente del área de transportes al operador de transporte multimodal respecto a la cancelación a suspensión de su inscripción. La vigencia de la inscripción en registro de operador de transporte multimodal será de cinco años, renovables por períodos iguales.

**Artículo 53°.- Certificado de Registro.** La autoridad nacional competente extenderá el correspondiente certificado de registro o lo denegará mediante resolución fundada, dentro de un plazo que no excederá de 20 días hábiles,

contados a partir de la fecha en que se acreditó el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 50°.

**Artículo 54°.-** Comuníquese al Poder Ejecutivo.

**LEY N° 9.611, DE 1998**

**SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS.**

**Publicada en el DOU de 20 de febrero de 1998/ p. 9/11**

**LEY N° 9.611, DE 19 DE FEBRERO DE 1998**

Dispone sobre el Transporte Multimodal  
de Cargas y otras materias.

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA**

Hago saber que el Congreso Nacional decreta y yo sanciono la  
siguiente Ley:

**CAPÍTULO I**

**DEL TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS**

Art. 1° El Transporte Multimodal de Cargas se regirá por lo  
dispuesto en esta Ley.

Art. 2° Transporte Multimodal de Cargas es aquel que, regido por un único contrato, utiliza dos o más modalidades de transporte, desde el origen hasta el destino, y es ejecutado bajo la responsabilidad única de un Operador de Transporte Multimodal.

Parágrafo único. El Transporte Multimodal de Cargas es:

I – Nacional, cuando los puntos de embarque y de destino estuvieren situados en el territorio nacional;

II – Internacional, cuando el punto de embarque o de destino estuviere situado fuera del territorio nacional.

Art. 3° El Transporte Multimodal de Cargas comprende, además del transporte en sí, los servicios de recolección, unitización, desunitización, movimiento, almacenaje y entrega de la carga al destinatario, así como la realización de los servicios adicionales que fueren contratados entre el origen y el destino, inclusive los de consolidación y desconsolidación documental de cargas.

Art. 4° El Ministerio de Transportes es el órgano responsable por la política de Transporte Multimodal de Cargas en los segmentos

nacional e internacional, sin perjuicio de la legislación vigente y los acuerdos, tratados y convenciones internacionales.

## **CAPÍTULO II**

### **DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL**

Art. 5° El Operador de Transporte Multimodal es la persona jurídica contratada como principal para la realización del Transporte Multimodal de Cargas desde el origen hasta el destino, por medios propios o por intermedio de terceros.

Parágrafo único. El Operador de Transporte Multimodal podrá ser transportador o no transportador.

Art. 6° El ejercicio de la actividad de Operador de Transporte Multimodal depende de autorización previa y registro en el órgano federal designado en el reglamento de esta Ley, que también ejercerá funciones de control.

Parágrafo único. Cuando, por un tratado, acuerdo o convención internacional firmado por el Brasil, el Operador de Transporte Multimodal pueda, en esa calidad ser habilitado para operar en otros países, deberá atender los requisitos que fueren exigidos en tales tratados, acuerdos o convenciones

Art. 7º Corresponde al Operador de Transporte Multimodal emitir el Conocimiento de Transporte Multimodal de Carga.

### **CAPÍTULO III**

#### **DEL CONTRATO DE TRANSPORTE**

Art. 8º El Conocimiento de Transporte Multimodal de Cargas evidencia el contrato de transporte multimodal y regula toda la operación de transporte desde la recepción de la carga hasta la entrega en el destino, pudiendo ser negociable o no negociable, a criterio del expedidor.

Art. 9° La emisión del Conocimiento de Transporte Multimodal de Cargas y la recepción de la carga por el Operador de Transporte Multimodal dan eficacia al contrato de transporte multimodal.

§ 1° El Operador de Transporte Multimodal, en el acto de recibir la carga, deberá hacer las reservas el Conocimiento relativas a:

I – descripción inexacta de la carga hecha por el expedidor;

II – La carga o su embalaje no estuviere en perfectas condiciones físicas, de acuerdo con las necesidades peculiares del transporte a realizar.

§ 2° Cualquier subcontratista, en el acto de recibir la carga del Operador de Transporte Multimodal o de otro subcontratado de éste, deberá hacer las reservas en el Conocimiento de Transporte Multimodal si verificase cualquiera de las condiciones descritas en el párrafo anterior, respaldada por otro documento.

§ 3° Los documentos emitidos por los subcontratados del Operador de Transporte Multimodal serán siempre en favor de éste.

Art. 10. El Conocimiento de Transporte Multimodal de Cargas presentará las características y datos propios de este documento, debiendo

explicitar el valor de los servicios prestados en el Brasil y en el exterior, a saber:

I – la indicación “negociable” o “no-negociable” en el original, pudiendo ser emitidas copias no negociables;

II – El nombre, la razón social o denominación social y dirección del remitente, del expedidor, así como del destinatario de la carga o de aquel que deba ser notificado, cuando no sea nominativo;

III – La fecha y lugar de la emisión;

IV – Los lugares de origen y destino;

V – La descripción de la naturaleza de la carga, su acondicionamiento, marcas particulares y números de identificación, de embalaje o de la propia carga, cuando sea embalada;

VI – La cantidad, volumen, marcas y el peso bruto;

VII – el valor del flete, con la indicación “pagado en origen” o “a pagar en destino”;

VIII – otras cláusulas que las partes acordaren.

## **CAPÍTULO IV**

### **DE LA RESPONSABILIDAD**

Art. 11. Con la emisión del Conocimiento, el Operador de Transporte Multimodal asume, ante el contratante, la responsabilidad:

I – por la ejecución de los servicios de transporte multimodal de cargas, por cuenta propia o por terceros, desde el lugar de en que recibió la carga hasta la entrega en el destino;

II – por los perjuicios resultantes de la pérdida, daños o averías sobre la carga, bajo su custodia, así como por la demora en la entrega, cuando hubiere plazo acordado.

Parágrafo único. En caso de daño o avería, será aplicado el “derecho de avería”, asegurándose las partes interesadas el derecho de reclamo, de acuerdo con la legislación aplicable, sin perjuicio de la observancia de las cláusulas del contrato de seguro, cuando hubiere.

Art. 12. El Operador de Transporte Multimodal es responsable por las acciones u omisiones de sus empleados, agentes, representantes o

terceros contratados o subcontratados para la ejecución de los servicios de transporte multimodal, como si esas acciones u omisiones fuesen propias.

Parágrafo único. El Operador de Transporte Multimodal tiene derecho a la acción de reembolso contra los terceros contratados o subcontratados, para resarcirse del valor de la indemnización que hubiese pagado.

Art. 13. La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal cubre el período comprendido entre el instante de recepción de la carga y el momento de la entrega al destinatario.

Parágrafo único. La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal cesa cuando la carga es recibida por el destinatario, sin protestos o reservas.

Art. 14. El atraso en la entrega ocurre cuando las mercaderías no fueren entregadas dentro del plazo expresamente acordado entre las partes o, en ausencia de tal acuerdo, dentro de un plazo que pueda, razonablemente, ser exigido al operador de transporte multimodal, tomando en consideración las circunstancias del caso.

Parágrafo único. Si las mercaderías no fueren entregadas dentro de noventa días corridos después de la fecha de entrega establecida, de conformidad con lo dispuesto en este capítulo, el consignatario o cualquier otra persona con derechos a reclamar las mercaderías podrá considerarlas perdidas.

Art. 15. El Operador de Transporte Multimodal informará al expedidor, cuando sea solicitado, el plazo previsto para la entrega de la mercadería al destinatario y comunicará, en tiempo hábil, su llegada al destino.

§ 1º La carga quedará a disposición del interesado, una vez terminada la descarga, por el plazo de noventa días, salvo que fuere pactada otra condición.

§ 2º Vencido el plazo previsto en el parágrafo anterior, la carga podrá ser considerada abandonada.

§ 3º En el caso de bienes perecibles o productos peligrosos, el plazo de que trata el § 1º de este artículo podrá ser reducido, conforme a naturaleza de la mercadería, debiendo el Operador de Transporte Multimodal informar en el acto al expedidor y al destinatario.

§ 4° En caso de estar sujeta la carga a control aduanero, se aplicarán los procedimientos previstos en la legislación específica.

Art. 16. El Operador de Transporte Multimodal y sus subcontratados solamente serán liberados de su responsabilidad en razón de:

I – acto u omisión imputable al expedidor o al destinatario de la carga;

II – insuficiencia del embalaje, cuando fuera imputable al expedidor de la carga;

III – vicio propio u oculto de la carga;

IV – manejo, embarque, estiba o descarga ejecutados directamente por el expedidor, destinatario o consignatario de la carga, o, incluso, por sus agentes o representantes;

V – fuerza mayor o caso fortuito.

Parágrafo único. No obstante las exenciones de responsabilidad previstas en este artículo, el Operador de Transporte Multimodal y sus subcontratados serán responsables por el aumento de las pérdidas o daños a que diere lugar.

Art. 17. La responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal por perjuicios resultantes de pérdidas o daños causados a las mercaderías está limitada al valor declarado por el expedidor y consignado en el Conocimiento de Transporte Multimodal, comprendiendo los valores del flete y del seguro correspondientes.

§ 1° El valor de las mercaderías será el indicado en la documentación fiscal declarada.

§ 2° La responsabilidad por los perjuicios resultantes del atraso en la entrega o de cualquier pérdida o daño indirecto, distinto de la pérdida o daño de las mercaderías, quedará limitada a un valor que no excederá el equivalente al flete que se deba pagar por el transporte multimodal.

§ 3° En la hipótesis de que el expedidor no declarase el valor de las mercaderías, la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal quedará limitada al valor que sea establecido por el Poder Ejecutivo.

§ 4° Cuando la pérdida o el daño a la carga fuese producida en una fase determinada del transporte multimodal para el cual exista una ley imperativa o convención internacional aplicable que fije un límite de responsabilidad específico, la responsabilidad del Operador de Transporte

Multimodal por las pérdidas o daños será determinada de acuerdo con lo que dispusiere la referida ley o convención.

§ 5° Cuando la pérdida, daño o atrasa en la entrega de la mercadería ocurra en un segmento de transporte claramente identificado, el operador del referido segmento será solidariamente responsable con el Operador de Transporte Multimodal, sin perjuicio del derechos de reembolso de este último por el valor que haya pagado en razón de la responsabilidad solidaria.

Art. 18. Los operadores de terminales, almacenes y cualquier otros que realice operaciones de trasbordo serán responsables, ante el Operador de Transporte Multimodal de Cargas que emitió el Conocimiento de Transporte Multimodal, por la pérdida y daños provocados a las mercaderías durante la realización de las referidas operaciones, inclusive de depósito.

Art. 19. La responsabilidad acumulada del Operador de Transporte Multimodal no excederá los límites de responsabilidad por la pérdida total de las mercaderías.

Art. 20. El Operador de Transporte Multimodal no podrá valerse de ninguna limitación de responsabilidad se fuese probado que la pérdida, daño o retraso en la entrega, proviene de una acción u omisión dolosa o culposa que le sea imputable.

Art. 21. El expedidor, sin perjuicio de otras sanciones previstas en la ley, indemnizará al Operador de Transporte Multimodal por las pérdidas, daños o averías resultantes de inexactitudes en la declaración de carga o de inexactitud de los elementos que le compete entregar para la emisión del Conocimiento, sin que tal deber de indemnizar exima o atenúe la responsabilidad del Operador, en los términos previstos en esta Ley

Art. 22. Las acciones judiciales derivadas del incumplimiento de las responsabilidades relacionadas con el transporte multimodal deberán ser intentadas en el plazo máximo de un año, contado desde la fecha de la entrega de la mercadería en el punto de destino o, en caso que ello no ocurra, desde el nonagésimo posterior al plazo previsto para la referida entrega, bajo de pena de prescripción.

Art. 23. Se faculta al propietario de la mercadería y al Operador de Transporte Multimodal para dirimir sus conflictos recurriendo al arbitraje

## **CAPÍTULO V**

### **DE LA UNIDAD DE CARGA**

Art. 24. Para los efectos de esta Ley, considerase unidad de carga cualquier equipamiento adecuado para la unitización de mercaderías a ser transportadas, sujetas a movimiento de forma indivisible en todas las modalidades de transporte utilizadas.

Parágrafo único. La unidad de carga, sus accesorios y equipamientos no constituyen embalaje y son partes integrantes del todo.

Art. 25. La unidad de carga debe satisfacer los requisitos técnicos y de seguridad exigidos por las convenciones internacionales reconocidas por el Brasil y por las normas legales y reglamentarias nacionales.

Art. 26. Será libre la entrada y salida, del País, de unidades de carga y sus accesorios y equipamientos, de cualquier nacionalidad, así como su utilización en el transporte doméstico.

**CAPÍTULO VI**  
**DEL CONTROL ADUANERO Y DE LA RESPONSABILIDAD**  
**TRIBUTÁRIA**

Art. 27. En el caso del transporte multimodal de carga internacional, la importación o la exportación, cuando el desembarco no fuere realizado en los puntos de entrada o salida del País, la concesión de un régimen especial de tránsito aduanero será considerada válida para todas las rutas en el territorio nacional, independientemente de nuevas concesiones.

§ 1º El beneficiario del régimen será el Operador de Transporte Multimodal.

§ 2º El régimen especial de tránsito aduanero será concedido:

I – En la importación, por la unidad aduanera con jurisdicción sobre el punto de entrada de las mercaderías en el territorio nacional;

II – En la exportación, por la unidad aduanera en cuya jurisdicción se proceda al desembarco para exportación.

Art. 28. El expedidor, el operador de transporte multimodal o cualquier subcontratado para la realización del transporte multimodal son responsables solidarios, ante la Hacienda Nacional, por el crédito tributario exigible.

Parágrafo único. El Operador de Transporte Multimodal será responsable solidario preferencial, correspondiéndole derecho de reembolso.

Art. 29. En los casos de daños al erario fiscal, se deberá probar la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal, sin perjuicio de las responsabilidades que puedan ser imputables al transportador y las penas de decomiso, previstas en el Decreto-ley n° 37, de 18 de noviembre de 1966, y en el Decreto-ley n° 1.455, de 7 abril de 1976, serán convertidas en multas, aplicables al Operador de Transporte Multimodal, de un valor equivalente al bien sobre el cual se aplicaría la pena de decomiso

Parágrafo único. En caso de decomiso de vehículo, la conversión en multa no podrá superar tres veces el valor de la mercadería transportada.

Art. 30. Para efectos fiscales, en el contrato de transporte multimodal, será nula la inclusión de cláusulas excluyentes o restrictivas de responsabilidad tributaria.

## **CAPÍTULO VII**

### **DISPOSICIONES GENERALES Y TRANSITORIAS**

Art. 31. La documentación fiscal y los procedimientos actualmente exigidos a los transportistas deberán adecuarse a los Conocimientos de Transporte Multimodal de Cargas instituido por esta Ley.

Parágrafo único. Para atender lo dispuesto en este artículo, la Unión, los Estados y los Distritos Federales celebrarán un convenio, en un plazo de ciento ochenta días desde la fecha de publicación de esta Ley.

Art. 32. El Poder Ejecutivo reglamentará la cobertura de seguros del transporte multimodal y ejecutará los actos necesarios para la ejecución de esta Ley en un plazo de ciento ochenta días contados desde la fecha de su publicación.

§ 1° Mientras no sea reglamentado lo dispuesto en el párrafo § 3° del Art. 17, será observado el límite de 666,67 DES (seiscientos sesenta y seis Derechos Especiales de Giro y sesenta y siete centésimos) por volumen o unidad, o de 2,00 DES (dos Derechos Especiales de Giro) por kilogramo de peso bruto de las mercaderías dañadas, averiadas o extraviadas, prevaleciendo la cuantía que fuese mayor.

§ 2° Para los fines de aplicación de los límites establecidos en el párrafo anterior, deberán contabilizarse cada volumen o unidad de mercadería declarada como contenido de la unidad de carga.

§ 3° Si en el Conocimiento de Transporte Multimodal fue declarado que la unidad de carga fue cargada con más de un volumen o unidad de mercadería, los límites establecidos en el párrafo anterior serán aplicados a cada volumen o unidad declarada.

§ 4° Si fuere omitida esa mención, todas las mercaderías contenidas en la unidad de carga serán consideradas como una sola unidad de carga transportada.

Art. 33. La designación de representante del importador y exportador podrá recaer en el Operador de Transporte Multimodal, en lo relativo al despacho aduanero de las mercaderías importadas y exportadas, en cualquier operación de comercio exterior, inclusive en el despacho de equipaje de viajeros, en lo correspondiente a las cargas, bajo su responsabilidad.

Art. 34. Esta Ley entrará en vigor desde la fecha de su publicación.

Art. 35. Son derogadas las Leyes N<sup>os</sup> 6.288, de 11 de Diciembre de 1975; 7.092, de 19 de abril de 1983; y demás disposiciones en contrario.

Brasilia, 19 de Febrero de 1998; 177° de la Independencia y 110° de la República.

**Circular N°40 SUSEP/MF, de 29 de mayo de 1998**  
**Dispone sobre el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil del**  
**Operador de Transporte Multimodal – OTM. Publicada en DOU de**  
**3/6/98 p. 36/38**

**CIRCULAR N° 40, DE 29 DE MAYO DE 1998**

Dispone sobre el Seguro Obligatorio de  
Responsabilidad Civil del Operador de  
Transporte Multimodal – OTM.

**EL SUPERINTENDENTE DE LA SUPERINTENDENCIA**  
**DE SEGUROS PRIVADOS – SUSEP**, en la forma dispuesta en el Art.  
36, línea “c”, del Decreto-Ley n° 73, de 21 de noviembre de 1966;  
considerando lo dispuesto en la Resolución GMC N° 62, de 13 de  
diciembre de 1997, y que consta del Proceso SUSEP N° 15.414.000858/98-  
49, resuelve:

Art. 1° Divulgar las Condiciones Generales para el Seguro  
Obligatorio de Responsabilidad Civil del Operador de Transporte

Multimodal (OTM), aprobadas por la Resolución GMC N° 62/97, en el ámbito del MERCOSUR – Daños a la carga, en los términos del Anexo I, que es parte integrante de la presente Circular.

Parágrafo único. Las Condiciones Generales deberán ser obligatoriamente utilizadas en la comercialización del seguro a que se refiere este capítulo, sin perjuicio de las limitaciones impuestas por el Derecho Público Interno.

Art. 2° La aseguradora que desee operar con este Seguro deberá presentar, previamente, a la SUSEP, su criterio tarifario, así como las estadísticas que fueron utilizadas para cálculo de las tasas aplicadas, de conformidad con la tabla de Anexo II, que es parte integrante de la presente Circular.

§ 1° – Los datos de cada año calendario referentes a este Seguro deberán ser entregados a la SUSEP antes del día 31 de Enero del año posterior a cada ejercicio.

§ 2° – Las estadísticas deben ser presentadas en un archivo magnético (Archivo con extensión XLS – Excel).

Art. 3° Las operaciones del Seguro a que se refiere esta Circular serán registradas en el código 44 – RCT-VI.

Art. 4° Esta Circular entrará en vigor desde la fecha de publicación.

## **ANEXO I**

# **CONDICIONES GENERALES DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL (OTM) EN EL ÁMBITO DO MERCOSUR – DAÑOS A LA CARGA**

## **TÍTULO I**

### **OBJETO DEL SEGURO Y RIEGOS CUBIERTOS**

1. El presente seguro tiene por objetivo garantizar al Operador de Transporte Multimodal, hasta el límite máximo de capital asegurado, o el reembolso de las indemnizaciones pecuniarias, por las cuales, por disposición de las normas legales o por el Acuerdo sobre Transporte

Multimodal, en el ámbito del MERCOSUR, fuera responsable en virtud de las pérdidas o daños ocasionados a los bienes o mercaderías que le fueren entregadas para su transporte, de acuerdo con un documento de Conocimiento de Transporte Multimodal, en el caso que aquellas pérdidas o daños ocurran cuando los bienes o las mercaderías estuvieren bajo su custodia o responsabilidad, con excepción de lo dispuesto en el ítem 2 del Título I y de los riesgos no cubiertos por el Título II de esta Póliza.

Para efectos de este seguro, se entenderá como Transporte Multimodal de Cargas o Transporte de Carga unitizada aquel regulado por un único contrato con la utilización de dos o más modalidades de transporte, a través del cual el Operador asume la responsabilidad sobre las mercaderías o bienes, bajo su custodia, desde el lugar en que los recibe hasta el destino final del viaje contratado, designado para la entrega.

Operador de Transporte Multimodal de Cargas es toda persona jurídica, debidamente habilitada para operar este tipo de transporte, que, por sí o por sus representantes, actuando en su nombre, celebran contrato de Transporte Multimodal, asumiendo la responsabilidad por el cumplimiento integral del mismo.

Conocimiento de Transporte Multimodal de Cargas, emitido por el Operador de Transporte Multimodal, es el documento que formaliza el contrato de transporte multimodal y rige toda la operación desde la recepción de la carga, bajo la custodia del Operador de Transporte Multimodal, hasta su entrega en el destino mencionado en el Conocimiento.

2. Permanece también cubierta la responsabilidad del asegurado por las pérdidas o daños sufridos por los bienes o mercaderías a causa de los riesgos de incendio, explosión de los depósitos y almacenes usados por el asegurado para unitización / consolidación y la desunitización / desconsolidación o transito de la carga objeto del transporte multimodal, por el plazo máximo de 15 (quince) días, contados desde la fecha de su descarga.

2.1 Existiendo necesidad de almacenamiento por un plazo superior a 15 (quince) días, el asegurado, antes de expirar el referido plazo, deberá solicitar la prórroga de la cobertura, por la cual le será cobrada la prima adicional correspondiente.

## **TÍTULO II**

### **RIESGOS NO CUBIERTOS**

1. Está expresamente excluida del presente seguro la cobertura de responsabilidad por pérdidas o daños provenientes directa o indirectamente de:

a) dolo o culpa grave del asegurado, empleados o de sus representantes;

b) caso fortuito o fuerza mayor;

c) inobservancia de las disposiciones que regulen el Transporte Multimodal de cargas;

d) robo total o parcial, hurto calificado y hurtos simples, sólo si las mercaderías o los bienes permanecieran en los almacenes o depósitos utilizados por el asegurado;

e) extravío de volúmenes interiores;

f) transporte efectuado en vehículos, embarcaciones, aeronaves u otros medios inadecuados para la seguridad de la carga;

g) contrabando, comercio y embarques ilícitos o prohibidos, mal acondicionamiento, embalaje insuficiente o inadecuado;

h) medidas sanitarias, o desinfecciones, fumigaciones, cuarentena, atrasos;

i) vicio propio o de la naturaleza de los objetos transportados, influencia de la temperatura, disminución natural de peso, oxidación, roeduras u otros estragos causados por animales, insectos o parásitos, o contaminación por contacto con otras mercaderías;

j) tumultos, huelgas, “lock-out”, rebelión, barricadas, arresto, prisión, secuestro, detención, embargo, arresto, apropiación, confiscación, nacionalización, destrucción o requisición, consecuencias de cualquier acto de autoridad de facto o de derecho, civil o militar, y en general, todo y cualquier acto o consecuencia de esos acontecimientos, hostilidades u operaciones bélicas, hayan sido precedidas de declaración de guerra o no, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o agitaciones civiles, así

como piratería, minas, torpedos, bombas y otros instrumentos de guerra; así como actos realizados por cualquier persona, por parte de, o en relación con cualquier organización cuyas actividades fuesen derribar por la fuerza el gobierno o instigar a su caída, por la perturbación del orden político y social del país, por medio de actos de terrorismo, subversión y guerrillas, saqueo o pillaje;

k) terremotos, maremotos, ciclones, erupciones volcánicas y otras sucesos de la naturaleza con consecuencias catastróficas;

l) radiaciones ionizantes o de contaminación por la radioactividad de cualquier combustible nuclear, resultante de la combustión de la materia nuclear.

2. Los riesgos previstos en las letras “d” y “e” del ítem 1 de este Título podrán ser cubiertos mediante el pago de una prima adicional con inclusión de la cláusula particular específica.

## **TÍTULO III**

### **INICIO Y FIN DE LOS RIESGOS**

1. La cobertura señalada en el presente contrato se inicia en el momento en que los bienes o mercaderías son recibidas por el Operador para su transporte, mediante la emisión del Conocimiento de Transporte Multimodal y continua durante todo el curso de la operación contratada con la entrega al consignatario, en el lugar designado en el Conocimiento.

2. La cobertura durante la permanencia de los bienes o mercaderías en los almacenes o depósitos utilizados por el asegurado o sus representantes para unitización / consolidación y desunitización / desconsolidación o de transito de la carga objeto de transporte multimodal tendrá un plazo máximo de duración de 15 (quince) días corridos por una o mas permanencias, pudiendo prorrogarse mediante aviso previo y pago de la prima adicional facturada.

3. La cobertura se extiende, inclusive, a los itinerarios iniciales y complementarios de recolección y entrega.

## **TÍTULO IV**

### **BIENES O MERCADERÍAS NO CONTEMPLADAS POR LA COBERTURA DEL PRESENTE CONTRATO DE SEGURO**

El asegurador no responde por las pérdidas o daños ocurridos en toda operación que implique transporte de dinero, monedas o papel, oro, plata y otros metales preciosos (trabajadas o no), perlas, piedras preciosas e semipreciosas, joyas, diamante industrial, manuscritos, cualquier documento, cheques, letras, títulos de crédito, valores mobiliarios, billetes de lotería, sellos y guardas, colecciones, matrices, croquis, diseños y planos técnicos.

## **TÍTULO V**

### **LIMITE MÁXIMO DE RESPONSABILIDAD**

El límite máximo de responsabilidad, por evento, asumido por el asegurador, será fijado en las condiciones particulares, de común acuerdo con el asegurado, obligándose asimismo a dar aviso con anticipación y por

escrito a la aseguradora de las eventuales operaciones que excedan el capital asegurado, bajo pena de no tener cobertura para la diferencia.

## **TÍTULO VI**

### **CAPITAL ASEGURADO**

1. Acuerdan los contratantes que el Capital Asegurado corresponderá a los valores integrales de los bienes o mercaderías declaradas en los Conocimientos de Transporte Multimodal, objeto de las declaraciones previstas en el ítem VII.

2. Si existe Conocimiento, sin valor declarado, la responsabilidad d la aseguradora estará limitada a los valores establecidos en el Acuerdo sobre Transporte Multimodal para la responsabilidad del Operador.

## **TÍTULO VII**

### **DECLARACIONES**

1. El asegurado se obliga a declarar, en el formulario respectivo, todos los bienes o mercaderías comprendidas por esta póliza y, también, a entregar a la aseguradora, mediante comprobante fidedigno, copia del Formulario de Declaración junto con una copia fiel de los Conocimientos de Transporte Multimodal expedidos por el asegurado en el día anterior.

2. Los formularios de Declaración inutilizados serán enviados a la aseguradora en el mismo día de entrega de la declaración de con el número inmediatamente superior a aquellas.

3. Las declaraciones no modifican las condiciones del contrato de seguro, considerándose nulas las estipulaciones contrarias a las contratadas en la póliza o no previstas en esta.

## **TÍTULO VIII**

### **PLURALIDAD DE SEGUROS**

1. Si el asegurado tiene contratado mas de un seguro, cubriendo la misma responsabilidad que la presente póliza, con más de un asegurador, deberá informar, dentro de 5 (cinco) días corridos, a cada uno, la existencia de todos los seguros contratados, indicando el nombre de los aseguradores y los respectivos capitales asegurados, bajo pena de nulidad del contrato.

En caso de siniestro, cada segurador participará, proporcionalmente en la responsabilidad asumida, pagando la indemnización correspondiente.

2. Bajo la misma hipótesis el asegurado no podrá pretender, en conjunto, una indemnización superior a los valores de los daños sufridos por los bienes o mercaderías, objeto del transporte multimodal.

3. Serán nulos los contratos celebrados con la intención de enriquecimiento ilícito, sin perjuicio del derecho de los aseguradores de percibir las primas correspondientes a las pólizas.

## **TÍTULO IX**

### **SINIESTROS**

1. En caso de siniestro cubierto por esta póliza, el asegurado se obliga a cumplir las siguientes disposiciones:

a) Dar inmediato aviso al asegurador, por escrito, en el plazo de 3 (tres) días hábiles, contados a partir de la fecha de siniestro, a menos que se compruebe la imposibilidad por motivo de fuerza mayor o caso fortuito;

b) Adoptar todas las providencias que fueren posible esperar y que estén a su alcance para resguardar los intereses comunes e impedir el agravamiento de los perjuicios;

c) Proporcionar al asegurador todas las informaciones y antecedentes necesarios para la determinación de la causa, naturaleza y extensión de los daños, colocando a su disposición los documentos necesarios para la liquidación del siniestro;

d) Dar inmediato conocimiento al asegurador de cualquier acción civil o penal interpuesta en su contra, empleados o representantes, en el máximo plazo del primer día hábil siguiente al de la notificación,

remitiendo copia de las notificaciones recibidas y nominando, de común acuerdo, los abogados de defensa.

2. Aún cuando las negociaciones y actos relativos à la liquidación con los reclamantes sean efectuadas por el asegurado, el asegurador se reserva el derecho de dirigir los acuerdos o intervenir en cualquier fase de avance de providencias o negociaciones.

3. El asegurado quedará obligado a colaborar con el asegurador para permitir la práctica de cualquier acto necesario o considerado indispensable por el asegurador, con el fin de ajustar, remediar o minimizar fallas o inconvenientes, cooperando espontáneamente y de buena fe para solución justa de los litigios.

4. Queda vedado al asegurado transigir, pagar o tomar otras providencias que puedan influir en el resultado de las negociaciones o litigios, salvo en el caso en que estuviese expresamente autorizado por el asegurador.

## **TÍTULO X**

### **DEFENSA EN JUICIO CIVIL**

1. El asegurador, a su criterio, asumirá o no, la defensa civil del asegurado.

1.1. En el caso que el asegurador asuma la defensa, deberá manifestar, mediante aviso por escrito, dentro de 5 (cinco) días hábiles contados a partir de la recepción de la información y documentación referente a la acción, el nombramiento de abogado (s), quedando el asegurado obligado a otorgarle la competente o correspondiente autorización o poder, antes de los vencimientos de los plazos para contestar la demanda y el cumplimiento de los demás plazos procesales previstos en la ley.

1.2. En el caso que el asegurador no asuma la defensa, conforme lo previsto en el ítem I, podrá intervenir en el juicio en calidad de asistente, dando las instrucciones necesarias. En esta hipótesis, el asegurado queda obligado a asumir su propia defensa, designando abogado de común acuerdo con el asegurador.

1.3. El asegurador reembolsará las costas judiciales y honorarios del o los abogado(s) de la defensa del asegurado, nombrado de común acuerdo, y los del reclamante. En este último caso, solamente cuando el pago provenga de sentencia judicial o acuerdo autorizado por el asegurador en la proporción al capital asegurado fijado en la póliza, de la diferencia entre ese valor y la cuantía por la cual el asegurado es civilmente responsable, en los términos del Título I, Objeto del Seguro y Riesgo Cubierto.

1.3.1. En la hipótesis que el asegurado y el asegurador nombraren abogados diferentes, cada uno asumirá individualmente los gastos íntegros por tales contrataciones.

## **TÍTULO XI**

### **EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD**

El asegurador quedará exento de toda y cualquier responsabilidad u obligación derivada de este seguro, sin derecho a reembolso alguno para el asegurado, cuando este o sus representantes, o empleados:

a) Transgredieran los plazos, no hicieren las comunicaciones debidas o no cumplieren con cualquiera de las obligaciones exigidas por la Condiciones del presente seguro.

b) Aumentaren de mala fe los daños causados por siniestros, desviaren u ocultaren, en todo o parte, los bienes o mercaderías sobre las cuales recaiga la reclamación;

c) dificultaren cualquier examen o diligencia para salvar o recuperar derechos contra terceros o para reducir los riesgos o perjuicios;

d) practicaren cualquier fraude o falsificación que haya influido en la aceptación del riesgo o de las condiciones del seguro;

e) no observaren lo dispuesto en el Título VII.

## **TÍTULO XII**

### **INSPECCIONES**

El asegurador podrá proceder, en cualquier momento, a las inspecciones o verificaciones que considere necesarias o convenientes, en

relación con el seguro y la prima, y el asegurado asume la obligación de proporcionar los antecedentes los elementos y las pruebas que le fuesen solicitadas por el asegurador.

### **TÍTULO XIII**

#### **REEMBOLSO**

1. si el asegurador no liquidare directamente la reclamación, podrá autorizar al asegurado a efectuar el pago correspondiente, en cuyo caso quedará obligado a reembolsar en el plazo de 10 (diez) días corridos, a contar de la presentación de la prueba del pago.

2. El reembolso podrá comprender las expensas de socorro y salvamento, almacenamiento, guarda, reembalaje y otros que tengan que haber sido efectuados para salvaguardar los bienes o las mercaderías y las correspondientes medidas solicitadas por el asegurador.

## **TÍTULO XIV**

### **RESCISIÓN**

El presente contrato podrá ser rescindido en cualquier momento, por cualquiera de las partes, mediante aviso previo de 30 (treinta) días corridos, por escrito, con excepción de los riesgos en curso.

## **TÍTULO XV**

### **SUBROGACIÓN**

Al pagar la correspondiente indemnización, a consecuencia de un siniestro cubierto por la presente póliza, el asegurador quedara automáticamente subrogado, hasta el monto de la indemnización, en todos los derechos y acciones que correspondan al asegurado contra terceros, obligándose el mismo a facilitar los medios para el pleno ejercicio de esta subrogación. El asegurador no podrá valerse de la subrogación en perjuicio del asegurado.

**TÍTULO XVI**  
**PRESCRIPCIÓN**

Toda reclamación con fundamento en la presente póliza prescribe en los plazos y en la forma que la legislación de cada país signatario del Convenio establezca.

**TÍTULO XVII**  
**TRIBUNAL COMPETENTE**

El Tribunal competente será aquel determinado en las Condiciones Particulares de esta póliza.

## **BIBLIOGRAFÍA**

### **1.- INFORMES CEPAL**

- *"UNITARIZACION DE LA CARGA "*,  
UNCTAD, NUEVA YORK, 1970.
- *"TRANSPORTE MULTIMODAL Y CONTENEDORIZACION"*,  
UNCTAD, NUEVA YORK, 1984.
- *"TRANSPORTE MULTIMODAL E INNOVACIONES  
TECNOLOGICAS"*,  
TD/B/C.4/269, CEPAL, SANTIAGO DE CHILE.
- *."NOTA DE LA SECRETARIA DE LA COMISION ECONOMICA  
PARA AMERICA LATINA SOBRE LOS ESTUDIOS QUE HAN DE  
REALIZARSE PARA PREPARAR UN ANTEPROYECTO DE  
CONVENIO DE TRANSPORTE INTERMODAL, SEGÚN SE*

*EXPRESA EN LA RESOLUCION 1734 DEL CONSEJO ECONOMICOY SOCIAL",*

L.98, CEPAL, SANTIAGO DE CHILE.

- *"ASPECTOS INSTITUCIONALES DEL TRANSPORTE INTERMODAL INTERNACIONAL, RESPONSABILIDAD Y SEGUROS",*

L.112, CEPAL, SANTIAGO DE CHILE.

- *"SISTEMAS DE RESPONSABILIDAD Y SEGUROS EN EL CASO DE CONTRATOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL",*

L.123, CEPAL, SANTIAGO DE CHILE.

- *"EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL EN EL CONO SUR Y SU NECESIDAD DE APOYO INSTITUCIONAL",*

L.139, CEPAL, SANTIAGO DE CHILE.

- *"EVOLUCION DE LA POSICION LATINOAMERICANA EN RELACION CON LAS NEGOCIACIONES DE LA CONVENCION DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL"*,  
L.141, CEPAL, SANTIAGO DE CHILE.
  
- *"CONTENIDO DEL DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL"*,  
L.142, CEPAL, SANTIAGO DE CHILE.
  
- *"COMENTARIOS AL TEMARIO PROVISIONAL DE LA SEGUNDA REUNION REGIONAL LATINOAMERICANA PREPARATORIA DE LA COMISION INTERNACIONAL DE TRANSPORTE MULTIMODAL"*.  
L.145, CEPAL, SANTIAGO DE CHILE.
  
- *"REQUISITOS QUE DEBERIAN CUMPLIR LOS EMPRESARIOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL QUE DESARROLLAN ACTIVIDADES EN AMERICA LATINA"*,  
L.165, CEPAL, SANTIAGO DE CHILE.

- *"TRANSPORTE MULTIMODAL EN EL CONO SUR DE AMERICA LATINA"*,  
L.1070, CEPAL, SANTIAGO DE CHILE.
- *"SEMINARIO REGIONAL SOBRE LA NORMATIVA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL;SINTESIS Y CONCLUSIONES"*,  
L.1324, CEPAL, SANTIAGO DE CHILE.
- *"EL EMPRESARIO DE TRANSPORTE COMBINADO EN AMERICA LATINA"*,  
BORRADOR, CEPAL, TRANS III, SANTIAGO DE CHILE.

## **2. GUIAS DE ESTUDIO**

- *"LAS NAVES Y LA NAVEGACION MARITIMA, LOS CONTRATOS DE FLETAMENTO Y TARNSPORTE MARITIMO"*,  
ESPINOZA, SERGIO; SEPARATA DE ESTUDIO FACULTAD DE DERECHO ; UNIVERSIDAD DE CHILE, 1988.

### 3. LIBROS , MANUALES Y ENSAYOS

- "*CONTRATO DE TRANSPORTE Y NOCIONES DE DERECHO MARITIMO Y AEREO*";  
EYZAGUIRRE, RAFAEL; SANTIAGO; EDITORIAL JURIDICA DE CHILE; 1980.
- "*DERECHO MARITIMO*";  
BAEZA, SERGIO; SANTIAGO; EDITORIAL JURIDICA DE CHILE; 1994.
- "*EL SEGURO*";  
BAEZA, SERGIO; SANTIAGO; EDITORIAL JURIDICA DE CHILE; 1990.
- "*MANUALES DE DERECHO COMERCIAL TOMO I-III*";  
SANDOVAL, RICARDO; SANTIAGO; EDITORIAL JURIDICA DE CHILE; 1994.

- *"ANALISIS DE LA CONVENCION DE LA NACIONES UNIDAS SOBRE LOS CONTRATOS DE COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS"*;  
ESPINA, ALBERTO ;SANTIAGO; EDITORIAL JURIDICA DE CHILE; 1985.
- *"DE LAS OBLIGACIONES"*;  
ABELIUK, RENE; SANTIAGO; EDITORIAL UNIVERSIDAD DE CHILE; 2000.
- *"DE LOS CONTRATOS"*;  
ABELIUK, RENE; SANTIAGO; EDITORIAL JURIDICA DE CHILE; 1990.
- *"DE LA PRELACION DE LOS CREDITOS"*;  
ALESSANDRI, ARTURO; SANTIAGO; EDITORIAL NASCIMIENTO; 1940.

- *"DE LOS CONTRATOS, PARTE GENERAL"*; ALESSANDRI, ARTURO; SANTIAGO; EDITORIAL JURIDICA DE CHILE; 1998.
- *"TEORIA DE LAS OBLIGACIONES"*;  
ALESSANDRI, ARTURO; SANTIAGO; EDITORIAL  
UNIVERSIDAD DE CHILE; 2000.
- *"DE LA RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL EN EL  
DERECHO CIVIL CHILENO"*;  
ALESSANDRI, ARTURO ; SANTIAGO; EDITORIAL EDIAR;  
1983.
- *"DE LAS FUENTES DE LAS OBLIGACIONES"*;  
MEZA BARROS, RAMON; SANTIAGO; EDITORIAL JURIDICA  
DE CHILE; 1999.

- *"LOS PUERTOS DE MAR EN LA ERA INTERMODAL"*;  
 IBAÑEZ, MARIA DEL MAR; BILBAO, ESPAÑA; EDITORIAL  
 CENTRAL DE PUBLICACIONES DEL GOBIERNO VASCO;  
 1993.
  
- *"EL TRANSPORTE MULTIMODAL"*;  
 BLOCH, RICARDO; BUENOS AIRES, ARGENTINA;  
 EDITORIAL AD-HOC; 1996.
  
- *"EL TRANSPORTE MULTIMODAL"*;  
 SILINGARDI, GABRIELE ; TRADUCCIÓN DE SANTIAGO  
 PEREA LATORRE; BOGOTA, COLOMBIA; EDITORIAL  
 UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA; 1998.
  
- *"DERECHO MARITIMO EN CHILE"*;  
 CARVALLO, JAIME; SANTIAGO; EDITORIAL LA LEY; 1994.
  
- *"EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIA"*; GOMEZ,  
 JUAN, MADRID, ESPAÑA; EDITORIAL CIVITAS; 1984.

- *"EL CONTRATO DE TRANSPORTE"*;  
TAMAYO, JAVIER; BOGOTA, COLOMBIA; EDITORIAL  
TEMIS, 1991.
- *"TRANSPORTES Y SEGUROS DE MERCANCIAS TERRESTRES,  
MARITIMO Y AEREOS"*;  
CORTES, VICENTE ; BARCELONA, ESPAÑA; EDITORIAL  
BOSCH, 1958.

#### **4. TESIS O MEMORIAS DE GRADO**

- *"EL TRANSPORTE MULTIMODAL"*;  
DOREN, IVAN ; SANTIAGO; FACULTAD DE DERECHO  
UNIVERSIDAD DE CHILE;1981.
- *"TRANSPORTE MARITIMO"*;  
JOHNSTON, TOMAS; SANTIAGO, FACULTAD DE DERECHO  
UNIVERSIDAD DE CHILE;1986.

- *"EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIA"*;  
LISBOA, JORGE; SANTIAGO ; FACULTAD DE DERECHO  
UNIVERSIDAD DE CHILE; 1987.
- *"EL REGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL OTM EN EL MARCO DEL CONVENIO DE LA ONU SOBRE EL TM"*;  
GEROGE-NASCIMIENTO, MARIANA; VALPARAISO;  
UNIVERSIDAD CATOLICA DE VALPARAISO; 1988.
- *"DEL TRANSPORTE MULTIMODAL"*;  
BARCIA, RODRIGO; SANTIAGO; FACULTAD DE DERECHO  
UNIVERSIDAD DE CHILE; 1991.

## **5. CÓDIGOS, LEYES Y TRATADOS INTERNACIONALES**

- CÓDIGO CIVIL, REPÚBLICA DE CHILE, EDITORIAL JURÍDICA DE CHILE, 2000.

- CÓDIGO DE COMERCIO, REPÚBLICA DE CHILE, EDITORIAL JURÍDICA DE CHILE, 2000.
- CÓDIGO AERONÁUTICO, REPÚBLICA DE CHILE, EDITORIAL JURÍDICA DE CHILE, 2000.
- CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS, GINEBRA , 1980.
- ACUERDO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL ENTRE LOS ESTADOS PARTE DEL MERCOSUR.
- REGLAS UNCTAD/CCI , 1992.
- ACUERDO DE CARTAGENA, DECISIÓN 331 Y 393 SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL.

- RESOLUCIÓN 23 DE LA III REUNIÓN ORDINARIA DE LA CONFERENCIA DE MINISTROS DE TRANSPORTES DE AMERICA DEL SUR.
- DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL FIATA DE 1992.
- LEY N° 24.921 DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCADERÍAS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA DE 1998.
- LEY N° 9.611 SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS DE LA REPÚBLICA FEDERAL DEL BRASIL DE 1998.
- CIRCULAR N° 40 SOBRE SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL OTM DE LA REPUBLICA FEDERAL DEL BRASIL DE 1998.