

# Secretaría General



**ALADI**

Asociación Latinoamericana  
de Integración  
Associação Latino-Americana  
de Integração

ALADI/SEC/ Estudio 92  
21 de febrero de 1996

Restringido

## EL TRANSPORTE MULTIMODAL

El presente trabajo ha sido realizado por el Escribano Hugo Luraschi. Las opiniones vertidas son de responsabilidad del autor y pueden no coincidir con las apreciaciones de la Secretaría General.

### Presentación

El presente trabajo ha sido elaborado por el Escribano Hugo Luraschi, como una contribución a los esfuerzos que se vienen realizando en la región en el área del transporte y, especialmente, en lo que atañe al transporte multimodal.

Teniendo en cuenta que el tema del transporte multimodal y la adopción de un marco legal armonizado han adquirido en los últimos años una especial significación, la Secretaría General ha decidido publicar este trabajo por su incidencia práctica y su aporte técnico a las discusiones y negociaciones que sobre el tema se están llevando a cabo en la región.

Los países del Grupo Andino y los del Mercosur han adoptado una normativa común sobre la materia que rige dentro de cada uno de esos esquemas de integración. Por su parte, la Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, está considerando un proyecto de acuerdo sobre el tema que tendría un alcance regional y sería compatible con las normas subregionales ya adoptadas.

Al mismo tiempo, la Secretaría General de la Asociación en cumplimiento de los mandatos emanados de sus órganos políticos viene apoyando la acción de los países miembros en esta área, cuyo objetivo global apunta a establecer un sistema integrado y eficiente de transporte que facilite el flujo de personas y mercancías y que, como actividad económica, constituya una fuente de ahorro e ingreso de divisas.

Por otra parte, las políticas de apertura económica adoptadas en la región y los objetivos de los países de insertarse en mejor forma en la economía internacional, tornan indispensable contar con un sistema de transporte moderno, ágil y eficiente que sea factor de competitividad de sus exportaciones. Esto requiere una adaptación a las exigencias de la dinámica del comercio internacional, en el que la cadena de transporte juega un papel principal, que induce a una creciente compatibilización y armonización de normas y procedimientos que faciliten las operaciones del transporte y el comercio y, por ende, reduzcan sus costos de administración y operación.

El transporte multimodal, si cuenta con un marco legal adecuado y con una estructura administrativa de control eficiente, puede contribuir grandemente a alcanzar los objetivos de los países en su comercio exterior. Por esta razón la Secretaría General publica este Estudio, ya que el mismo contiene diversos elementos de actualidad que constituyen un aporte útil a los trabajos que se están llevando a cabo en la región sobre el particular.

## CAPITULO I

### Advenimiento del Transporte Multimodal

Dentro del sistema mundial establecido, la economía es un complejo orgánico que como tal posee reglas generales y universales: todo tiene que ver con todo.

El mapa geopolítico y económico del mundo, derivado de los efectos y de las consecuencias de la conclusión de la Segunda Guerra Mundial, provocó un rápido enriquecimiento de los países ubicados al Norte de la línea del Ecuador, que aceleró los niveles de vida y de consumo de sus habitantes y un rápido empobrecimiento de los países ubicados al Sur, que con muy bajos poderes adquisitivos y en general un consumo básico imprescindible, debieron dedicar todos sus esfuerzos para enfrentar con éxito una muy dura realidad.

Dos panoramas claramente opuestos pero directamente vinculados.

Por un lado, ante la necesidad de incrementar sus gastos, los gobiernos de los países "del Norte" debían incrementar su recaudación y por ende, su presión fiscal; en consecuencia sus productos incrementaron notoriamente sus costos, su fuerza laboral se transformó en extremadamente cara para el inversor y por lo tanto se comenzaron a producir los primeros síntomas de desempleo.

Por otro lado los países "del Sur" se enfrentaban a la conocida crisis de la década de los años ochenta y en especial América Latina, a la necesidad de superar una deuda externa asfixiante al mismo tiempo que requería nuevo capital que le permitiera redimensionar su economía general.

En ese contexto la máxima era fácilmente identificable.

Quien tenía el dinero requería mantener su producción para evitar problemas sociales claros en el seno de sus pueblos. Para mantener su producción necesitaba de mercados con poder de compra que fueran destinatarios de los mismos. Y para propiciar mercados con poder de compra requería fomentar una demanda sostenida de dinero de parte de éstos.

El mundo industrialmente desarrollado exportaba o caía.

Estos nuevos mercados permitirían recomponer los niveles de demanda de bienes y servicios que se producían al amparo de un nuevo sistema económico-comercial que habilitara el imperio y la plena vigencia de las instituciones del libre mercado.

Nace entonces todo un proceso de apertura de las economías que, con un efecto acelerador como pocas veces sucedió en la historia de la humanidad, creó las bases fundamentales para el desarrollo de una economía mundial globalizada y para la formación de grandes bloques regionales.

Se desarrollan al máximo los grandes círculos de la economía de mercado: el círculo virtual de la economía apostando fundamentalmente al volátil capital migratorio y el círculo virtuoso de la economía cuyo punto inicial es la generación sostenida de ahorro interno.

El gran desafío estaba planteado. Ahora todos los esfuerzos se debían dedicar a propiciar y fomentar a su máxima expresión, toda clase de intercambio comercial.

La producción no podía decrecer; debía mantenerse en aras de no propiciar la pérdida de fuentes de trabajo, por lo que el necesario e imprescindible ajuste de los costos, que sin afectar los niveles de calidad, permitiera una efectiva reducción de los mismos, debió buscarse en las áreas indirectamente vinculadas a la faz productiva propiamente dicha, pero abiertamente influyentes en el costo final del producto elaborado.

Va de suyo que una de las áreas en las que primero se buscó la reducción de costos, fue la inherente a toda la operativa de los servicios involucrados en el comercio exterior de los países, focalizándose innovaciones sobre aquellas etapas que permitieron disminuir radicalmente aquellos costos derivados de almacenamientos prolongados y manipuleos excesivos de las mercancías, sin por ello afectar los márgenes de su disponibilidad.

Se debieron buscar y encontrar soluciones para transformar la concepción clásica de la prestación de un servicio; en ese sentido se propició la total erradicación de los costos originados en intervenciones de la administración pública o de la entidad responsable del control del comercio y del transporte, en la consolidación de la excesiva documentación y su manejo, en los recursos materiales usados y de la mano de obra que trabajaba con aquella documentación y en los "tiempos muertos" de producción provocados por la burocracia enquistada en toda la operación de transporte clásica.

Efectuado un negocio resultó imperioso y necesario un rápido y seguro transporte de las mercancías desde el vendedor al comprador, por lo que estas dos partes, entre otras cosas, debieron comenzar a discutir y ponerse de acuerdo en cuanto a quién pagaba el transporte, quién asumía los riesgos y quién costaba los costos. Ello implicó además una negociación complementaria sobre el documento de transporte a utilizarse, así como sobre cuáles serían las reglas de responsabilidad que regirían en caso de pérdida o de daños a la carga transportada.

Por lo tanto, las prácticas que se siguieron para efectuar tales negociaciones, regidas por un conjunto de reglas de aplicación voluntaria redactadas por la Cámara de Comercio Internacional (CCI), conocidas con el rótulo de incoterms y que tradicionalmente establecían al momento en el que los productos se entregaban a un medio de transporte (normalmente en la borda o el gancho de un buque) como el punto crítico en el que la responsabilidad por la carga pasaba del vendedor al comprador, debieron ser rápidamente revisadas conceptualizándose así, toda una nueva concepción operativa radicalmente diferente.

Al comenzar y desarrollarse la llamada "revolución del contenedor", resultó imposible inspeccionar o contar los productos cada vez que se cambiaba de medio o modo de transporte y por lo tanto no se pudo identificar más durante qué trayecto o interfaz del transporte se producían eventuales faltantes o daños en las mercancías transportadas. La borda o gancho del buque perdió su relevancia porque el punto crítico que marcaba el traspaso de la responsabilidad se había trasladado tierra adentro. Ahora los únicos momentos en que se podían verificar las condiciones de las mercancías, era o bien cuando se estaban cargando en el contenedor en la fábrica del vendedor, o bien en el otro extremo, cuando se estaban descargando en el almacén del consignatario.

Esta nueva realidad implicó una total y profunda reformulación práctica y valorativa de las concepciones tradicionales que se manejaban respecto al transporte internacional de mercancías.

Análisis, estudios y relevamientos integrales, provocaron el surgimiento de nuevos incoterms, incoterms adecuados al transporte del momento, al transporte que ya no se realizaba de puerto a puerto, de estación a estación o de terminal a terminal, sino que se desarrollaba de "puerta a puerta", desde la puerta del local del productor hasta la puerta del depósito del importador. La operación de transporte cambió sustancialmente su implementación e incluyó determinados servicios que antes no le eran ni siquiera de su incumbencia.

La transformación comenzó a efectivizarse. La contenedorización de las mercancías transformó una operación típica de transporte, en un sistema de envío puerta a puerta.

Ello implicó en primera instancia que resultara mucho más conveniente desde todo punto de vista para el importador/exportador, contratar los servicios de un sólo operador de transporte bajo la responsabilidad del cual, se desarrollase toda la cadena de transporte que sus mercancías requerían.

Pero además aquella contenedorización de las mercancías implicó además la aparición de toda una serie importantísima de nuevos tipos de documentos de transporte, en el entendido de que ahora también se debía cubrir aquél movimiento de las mercancías de puerta a puerta, y por lo tanto debían ser actualizados los tradicionales documentos, típicos o propios a cada modo de transporte. (la carta de porte del transporte terrestre; el conocimiento aéreo o el conocimiento de embarque marítimo), por aquellos que desde su concepción inicial establecieran claramente las nuevas y mayores responsabilidades que debían asumirse por los Operadores de Transporte Multimodal.

Paralelamente, este desarrollo documental trajo aparejado una actualización de las reglas uniformes sobre créditos documentarios de la Cámara de Comercio Internacional, de manera que estas nuevas reglas permitieran no exigir al banco del vendedor que hubiese un conocimiento de embarque marítimo a bordo del buque que traslada la mercancía.

Y concomitantemente con todas estas transformaciones derivadas de la contenedorización de las mercancías, nace una figura clave e imprescindible en toda esta nueva mecánica incipiente: la figura del Operador de Transporte Multimodal (OTM). Tradicionalmente un agente de

carga siempre pudo organizar una operación de transporte en toda su extensión, necesaria para trasladar cierta mercancía desde el expedidor hasta el consignatario; pero no por ello, no por esa capacidad de organización, el agente de carga asumió en momento alguno responsabilidad por la movilización misma de la carga.

A diferencia de ello un operador de transporte multimodal, no sólo organiza actualmente toda la cadena de transporte necesaria para trasladar una carga determinada, sino que también acepta toda la responsabilidad emergente del desarrollo de la misma. Como más adelante podremos ver con claridad, el agente de carga, al actuar como un operador de transporte multimodal, expidiendo documentos de transporte "puerta a puerta" y en consecuencia, aceptando la responsabilidad "puerta a puerta", queda expuesto a reclamos que antes siempre pudo evitar y es precisamente en ésto, donde radica una de las principales innovaciones derivadas de la implementación de este nuevo enfoque de los servicios de transporte, que se ha dado en llamar transporte multimodal.

No es un secreto que el comercio responde más rápido que los gobiernos ante las nuevas realidades y oportunidades.

De esta forma puede llegar a explicarse y hasta justificarse de algún modo, el hecho de que el transporte multimodal se haya desarrollado en un verdadero vacío jurídico.

Ello ha tenido efectos buenos y efectos no tan buenos; buenos debido a que el desarrollo del transporte multimodal estimula y promueve el comercio exterior de los países que, como se ha dicho, era y es la meta ansiada tanto de los países desarrollados como de aquellos en vías de serlo; y no tan buenos debidos a que la falta de una reglamentación en la materia, permitió la aparición de cierto tipo de operadores que podían emitir documentos de transporte en los que, por intermedio de textos impresos en letras pequeñas y borrosas, se autoeximían de la mayor parte de sus responsabilidades como operadores de transporte multimodal, a pesar de lo cual, actuaban y cobraban por sus servicios como tales.

Como respuesta a semejante situación, a inicios de la década de los años 70, los países decidieron trabajar conjuntamente en el tema formalizándose la idea de elaborar un convenio sobre transporte multimodal internacional de mercancías, tarea ésta que concluyó en el año 1980 con la elaboración del "Convenio de Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional".

Sin embargo hasta que este Convenio no entre en vigencia por intermedio del sistema de las ratificaciones, resulta evidente que se necesita de "algo" que indique el método y la forma de actuar ante tales operaciones de transporte internacional y en base a esa evidente necesidad, un esfuerzo conjunto de la UNCTAD y de la Cámara de Comercio Internacional, concluyó en el año 1991 con la elaboración de las Reglas UNCTAD/ICC para documentos de transporte multimodal.

Este nuevo conjunto de reglas comerciales de aplicación voluntaria por parte de las partes, establecen claramente cuáles son las responsabilidades de cada una de ellas y de los transportistas involucrados.

De todo lo dicho resulta evidente que la falta de perspectiva para evaluar el impacto de la introducción masiva de la tecnología, aparejó que muchos de nuestros países en desarrollo no se encontraran adecuadamente preparados para esta nueva concepción de transporte y como consecuencia inevitable de ello, muy pocas organizaciones de transporte de estos países pueden estar informadas, interesadas y/o vinculadas al transporte multimodal aunque así lo quisieran, dejándoles todo un hermoso y extenso "campo fértil" para que casi exclusivamente, operadores de los países desarrollados, manajen a su leal saber, entender e interés, toda aquella tecnología y todas las condiciones económicas y comerciales derivadas de estas "nuevas" operaciones de transporte.

Todo lo cual no hace más que consolidar el control que ya poseen estos operadores y países, sobre las cadenas de transporte del comercio exterior mundial que hoy día se desarrolla.

El colaborar de alguna forma para intentar revertir radicalmente este estado de situación en la medida de nuestras posibilidades, puede llegar a ser tipificado como el objeto principal de esta presentación; si ella puede provocar algún tipo de inquietud, curiosidad y/o interés sobre el transporte multimodal al lector, el objetivo se habrá cumplido.

Las grandes empresas transnacionales operadoras de transporte, están ofreciendo servicios de transporte multimodal puerta a puerta muy sofisticados, como por ejemplo el acceso día y noche a sus ordenadores, técnicas de gestión "día a día" de inventarios y la producción justo a tiempo, de forma que la relación tradicionalmente antagónica entre el transportista y el usuario, hoy se ha convertido en una relación de conveniencia mútua y de interés común.

Tres grandes factores provocaron este acelerado desarrollo de esta forma operativa: los avances tecnológicos incorporados a los sistemas de transporte y la unitarización de las cargas en los envíos; la exigencia de una mayor integración de las funciones de producción y de distribución, entre las que se encuentra evidentemente el transporte; y finalmente la disponibilidad de sistemas informáticos revolucionarios que permiten un eficaz seguimiento y control de las operaciones y un fluido intercambio de datos.

El desarrollo propio de cada uno de estos tres factores, individual o conjuntamente considerados, y el dinamismo que todos ellos poseen inherente a su propia naturaleza, provocan una constante evolución del transporte todo, a punto tal que hoy día mismo están impulsando al transporte multimodal propiamente dicho, hacia su estadio más evolucionado: la distribución total.

La distribución total es para el transporte multimodal lo que el courier es para el correo: dicho de otra forma, la distribución total es la forma más flexible, puntual y "a medida" de todas las conocidas, para optimizar la atención de las necesidades de una demanda determinada de transporte de mercancías.

El objetivo máximo de este trabajo no es llegar hoy a ello; la consigna a alcanzar por este trabajo es empezar hoy a caminar hacia ello.

## CAPITULO II

### Concepto de Transporte Multimodal

Cuando se quiere definir un concepto, se puede intentar realizarlo eligiendo cualquiera de los dos métodos tradicionales de trabajo; el uno, partiendo del concepto dado propiamente dicho se considera, desarrolla y estudian los alcances y el contenido del mismo en el afán de lograr una conceptualización precisa. El otro a través de ideas fundamentales, va delimitando cierta trayectoria deductiva que culmina con la consideración del concepto tratado.

Ahora bien: intentándose efectuar un análisis del concepto de transporte multimodal, entiendo que el método indicado en segundo término es el más apropiado, dado que resulta necesario en forma previa, efectuar una acabada consideración de trascendentes conceptos, sistemas, ideas y aspectos vinculantes, para poder concluir en una definición clara y precisa.

La propuesta entonces, es comenzar a trabajar en ese sentido.

El transporte internacional tradicional se desarrolló bajo dos formas o sistemas básicos fundamentales: el unimodal y el intermodal.

El transporte internacional unimodal es aquél por el que utilizándose un modo de transporte, el operador o transportista emite su propio documento de transporte y asume con él, una obligación de resultado: llevar la mercancía a su destino.

Por su parte el transporte internacional intermodal, es aquél por el que utilizándose más de un modo de transporte -terrestre, aéreo, y/o marítimo-, se trasladan mercancías desde un punto de origen a otro punto de destino, operativizándose bajo subsistemas bien definidos:

- a) el transporte internacional intermodal segmentado, que se desarrolla cuando el dueño de una carga, personalmente o a través de un intermediario (comisionista), contrata separadamente los servicios de transporte que requiere. Así por ejemplo tendremos una operación de transporte internacional intermodal segmentada, cuando un exportador de café colombiano contrata servicios de transporte marítimo para un trayecto Cartagena de Indias - Valparaíso y separadamente, contrata servicios de transporte terrestre para un trayecto Valparaíso - Montevideo. En este subsistema de transporte internacional intermodal, tenemos dos contratos de transporte, uno por cada modo que participa en la cadena y, como consecuencia de ello, a ese tipo de operaciones se le aplicarán dos regímenes de responsabilidad y dos límites de responsabilidad.
- b) el transporte internacional intermodal combinado, que se desarrolla cuando el dueño de una carga contrata los servicios de transporte que requiere, con un sólo operador o transportista (agente de carga). Así tendremos una operación de transporte internacional



intermodal combinada, cuando el exportador colombiano de café del ejemplo anterior, contrata con un agente de carga tanto el trayecto marítimo Cartagena de Indias - Valparaíso, como el trayecto terrestre Valparaíso - Montevideo. En la oportunidad habrá un único contrato de transporte con el usuario, el emitido por el agente de carga, quien a través del mismo asume toda la responsabilidad derivada de la cadena de transporte contratada bajo las condiciones del llamado "sistema red de responsabilidad": ante un hecho dañoso el dueño de la carga será compensado de acuerdo con las normas y reglas aplicables en el lugar donde sucedió el siniestro. En consecuencia en este subsistema de transporte internacional intermodal, tenemos un único contrato de transporte y un único régimen de responsabilidad -el del lugar donde sucedió el accidente-, pero se aplicarán diferentes límites de responsabilidad en tanto y en cuanto regirán los estipulados para el modo de transporte que se utilizaba en el momento en que sucedió el siniestro.

Ahora bien: en un escenario mundial como el que se describió en el capítulo anterior, donde las economías se globalizaron, los mercados se dinamizaron y regionalizaron y provocaron que la calidad pasara a ser la condición fundamental de los productos, siendo la competitividad el indicador primordial para determinar el éxito de las operaciones del comercio exterior de los países, parece acertado y hasta obvio, afirmar que los sistemas de transporte que acabamos de analizar no ofrecen servicios adecuados a una demanda exigente como la actual.

Se procesó y desarrolló entonces toda una verdadera transformación, fundamentada en la aplicación de normas o modismos consuetudinarios del ámbito comercial y rápidamente aquellas operaciones de transporte digamos tradicionales, se convirtieron en verdaderas redes o cadenas de distribución organizadas desde el origen hasta el destino final de la misma.

Al amparo de un único contrato de transporte emitido por un Operador de Transporte Multimodal, al que ante la eventualidad de hechos dañosos se le aplica un único régimen de responsabilidad y un único límite de responsabilidad, se comenzó a implementar operaciones de transporte que a corto plazo se transformaron en el enfoque operativo habitual y cotidiano, para el gran mercado mundial del intercambio comercial.

Así y nada más que así, se marcó claramente el inicio de la implementación operativa de las operaciones de transporte internacional multimodal: nuevamente la realidad triunfaba sobre la elaboración teórica.

Y eso, sólo eso, es el transporte multimodal internacional. No es un nuevo sistema de transporte ni un nuevo modo de transporte, como suele decirse una y otra vez. Tampoco es un nuevo concepto institucional como lo han tipificado los más exquisitos.

El transporte multimodal constituye una "revolución institucional", un nuevo enfoque del sistema de transporte intermodal combinado, a través del cual se propicia una nueva relación entre la documentación, la responsabilidad y la organización operativa de una cadena de transporte.

Las operaciones de transporte multimodal utilizan sistemas existentes, regímenes existentes e infraestructuras e instalaciones existentes: sólo requiere de la incorporación de algunos cambios coordinados de forma que propicien relacionar globalmente la responsabilidad emergente de la realización de la operación de transporte.

El término "transporte multimodal" se refiere en primer lugar al aspecto institucional del contrato que ampara el movimiento y la responsabilidad de la empresa que emite el documento de transporte multimodal: en segundo lugar supone que la empresa que organiza la operación, sincroniza el transporte en todo su trayecto; y sólo en tercer lugar y en parte por razones históricas, el término "transporte multimodal" se aplica al uso de más de un modo de transporte.

El transporte multimodal internacional de mercancías, es "el porte de mercancías por diversos modos de transporte (dos por lo menos), desde un lugar o puerto de origen, vía uno o más puntos de interfaz, hasta un punto o puerto de destino, organizado por un operador de transporte multimodal, quien emite un solo documento por el transporte completo, contra el pago de un solo flete, y asume la responsabilidad por la cadena de transporte que organiza".

Podemos apreciar claramente cómo la definición recoge el nuevo enfoque del transporte intermodal combinado y a través de ello, cómo permite alcanzar la necesaria adaptabilidad del transporte internacional, intentando incorporar efectivamente al mundo jurídico la posibilidad de operativizar un transporte puerta a puerta, un transporte desarrollado por intermedio de un único contrato de transporte entre el OTM y el usuario, al amparo de un único régimen de responsabilidad y con un único límite de responsabilidad.

Y todo ello no implica un nuevo sistema, un nuevo modo, ni un nuevo concepto de la naturaleza que sea: implica una serie importantísima de reformulaciones institucionales, esto es administrativas, operativas y jurídicas de los sistemas de transporte existentes, incorporadas por la nueva "necesidad" del servicio:

- a) ante la utilización de un documento de transporte por cada tramo o segmento de la ruta que obliga a realizar el transporte intermodal, se requiere la utilización de un sólo documento de transporte entre el usuario y el OTM para todo el trayecto de la operación.
- b) ante la responsabilidad asumida por el agente solamente en el período de transporte que dura cada tramo en el transporte intermodal, se exige que un OTM asumiera la responsabilidad total derivada de toda la operación de transporte que realiza.
- c) frente a la optimización de cada uno de los modos que se utiliza y cada una de las interfases que se desarrollan en el transporte intermodal, se solicita una optimización de la operación de transporte en forma integral.
- d) finalmente, mientras los servicios ofrecidos por el transporte intermodal comprenden operaciones desde puerto a puerto, desde aeropuerto a aeropuerto, desde estación a estación y desde terminal

a terminal, bajo la responsabilidad de cada transportista u operador que interviene en cada modo, se reclaman servicios de puerta a puerta, desde la puerta del establecimiento que elabora la mercancía hasta la puerta del establecimiento que la compró, y todo ello bajo la única responsabilidad de un sólo operador.

Frente a estos concretos desafíos, el transporte hizo gala de su natural dinámica y rápidamente redujo los costos de almacenaje que el desarrollo de sus operaciones tradicionales aparejaban, mediante una planificación y coordinación adecuada de la entrega de las mercancías y de las reservas de inventarios al importador - exportador.

Asimismo, minimizó los procedimientos administrativos implicados en el desarrollo de sus operaciones tradicionales, mediante la optimización y armonización de los mismos, sin que por ello se afectaran los márgenes de seguridad y de control en la cadena de transporte y en la distribución física de la carga.

Y finalmente redujo y simplificó los reclamos y las acciones en materia de seguros.

En definitiva, el transporte como sector propició una mejor calidad de su propio servicio.

Y lo logró, respondió eficientemente sin duda alguna, mediante el ofrecimiento, como alternativa válida, de la operación multimodal.

A eso en definitiva, se redujo todo: el transporte multimodal internacional de mercancías no es rareza de tipo alguno, ni es un nuevo modo de transporte, ni es un nuevo concepto de transporte: es, repetimos una vez más, una eficiente respuesta de un sector dado (el transporte), ante un claro reclamo del mercado y el comercio internacional.

### CAPITULO III

#### Naturaleza Jurídica del Transporte Multimodal

##### I) El contrato

El contrato de transporte de mercancías, sea éste unimodal o multimodal, es una convención en virtud de la cual un transportista u operador se compromete, por el pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro, ambos predeterminados, por un modo si es unimodal o por dos o más modos, si es multimodal.

El numeral 3 del artículo 1 de la primera parte del Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte internacional multimodal de mercancías, define a texto expreso, el contrato de transporte multimodal como aquél 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.

En el literal siguiente del mismo Convenio, se define el documento de transporte multimodal como aquél 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.

Surge entonces, indiscutiblemente reconocida y a texto expreso, la naturaleza contractual del transporte multimodal.

Como todo contrato, el contrato de transporte multimodal implica un acuerdo de voluntades que presupone la presencia de por lo menos dos sujetos, llamados "parte", entre los que se traba la relación jurídica que el contrato va a crear; es en esencia una convención por la que se puede producir una obligación y regular, modificar o extinguir una relación jurídica. El contrato representa la voluntaria composición de ese conflicto.

Resultará más que normal entonces, que en un contrato de transporte comparezca por una parte el vendedor de las mercancías, el comprador de ellas, o ambos a la vez, mientras que por otra el transportista encargado de la operación de transporte propiamente dicha.

Y resultará también normal que los efectos de un contrato recaigan sobre la esfera patrimonial de los sujetos que intervinieron en la estipulación del mismo, aunque aquí debemos precisar que no por normal lo habitual resultará único. En ese sentido como no siempre sucede así, como no siempre los efectos recaen en la esfera patrimonial exclusivamente, la doctrina mayoritaria optó por distinguir en un contrato, entre parte en sentido formal o sujeto de la voluntad y parte en sentido material o sujeto del interés.

Parte formal de un contrato es aquél sujeto autor del mismo, aquél sujeto que interviene en la propia estipulación del contrato, al tiempo que parte material del contrato es aquél sujeto que recibe las consecuencias o efectos del contrato en el que intervino.

Son numerosas las clasificaciones de los contratos, pero la más trascendentes a los efectos de este trabajo es la que suele clasificarlos según el número de obligaciones que genere y al vínculo de interdependencia que puede o no ligar a las partes intervinientes, esto es, contratos unilaterales y contratos bilaterales.

En ese orden de ideas estaremos ante un contrato unilateral cuando no produce obligaciones convergentes mientras que estaremos ante un contrato bilateral cuando genere obligaciones interdependientes.

El contrato bilateral, como típicamente resulta ser siempre un contrato de transporte, es aquél por intermedio del cual cada una de las partes contratantes se compromete con la otra, siendo esa obligación de cada parte una obligación igualmente principal del contrato.

Concretando entonces, tenemos que el contrato de transporte multimodal instrumenta la relación derivada de un acuerdo para efectuar el traslado de mercancías de un lugar a otro, entre por lo menos dos partes que, al vincularse jurídicamente, producen obligaciones y modifican y/o extinguen relaciones jurídicas.

## II) El contrato y el documento

Pero hay otro punto fundamental dentro de la temática del presente Capítulo, que resulta ineludible su consideración: la diría que habitual confusión del contrato de transporte con el documento del mismo.

Un documento por su carácter de permanencia, cumple no sólo con la función de manifestación de la voluntad sino también con la función de constatación de la manifestación misma. El documento no sirve solamente para formar el contrato sino también para formar un objeto del cual podrá deducirse posteriormente la existencia de un negocio, de un contrato.

Pero nunca deberá confundirse la declaración, es decir el contrato, que es un acto, con el documento, que es un objeto.

Para la forma importa el acto, el escribir, mientras que para la prueba importa el objeto, lo escrito.

El documento típico es el "conocimiento de embarque". Constituye prueba de los términos del contrato de transporte y recibo de las mercancías por parte del transportista. Puede ser emitido en forma negociable o no negociable; es negociable cuando por su intermedio se puede transferir el título de las mercancías u ofrecerlas en garantía al acreedor durante su transporte, de forma que la posesión del conocimiento implica la posesión de las mercancías y el transportista debe hacer entrega de las mercancías a quien le presente el conocimiento de embarque pertinente. Es no negociable cuando se emite con expresa disposición de que las mercancías deben ser entregadas directamente a una persona determinada.

## III) El contrato y el incoterm

Intentando completar un panorama preciso en cuanto a la naturaleza jurídica contractual del transporte multimodal, no se puede dejar de determinar y precisar muy claramente, las relaciones existentes entre el contrato de transporte y los "incoterms".

Los incoterms son un conjunto de reglas o normas de la compraventa internacional identificadas por la Cámara de Comercio Internacional, que tratan de armonizar las prácticas comerciales mediante una interpretación uniforme de las mismas.

Son utilizados en los contratos de venta y definen las responsabilidades entre el vendedor de las mercancías y el comprador de las mismas, en cuanto al transporte de las mismas se refiere. Dicho de otra forma, a través de los incoterms se define si el vendedor de las mercancías, el comprador de las mismas, o ambos a la vez, corren con los costos del transporte y con los riesgos derivados del desarrollo del mismo.

Por lo tanto, mientras el contrato de transporte vincula y relaciona al comprador y al vendedor de las mercancías con el transportista u operador que efectúa el transporte de las mismas, el incoterm vincula y relaciona al vendedor de las mercancías con el comprador de las mismas y se establece por su intermedio quién de ellos paga el transporte y quién asume los riesgos de ese transporte.

Tradicionalmente los compradores y vendedores de mercancías a transportar por mar, sólo se han preocupado por el puerto de carga o descarga de las mercancías. Para ello idearon sistemas de comercio que situaron la división de la responsabilidad por las mercancías y su transporte, en la borda del buque, dado que los cargadores entregaban normalmente su carga sobre el muelle, debajo del gancho del buque, y cobraban un flete que sólo abarcaba ese servicio.

Por lo tanto, era frecuente que el vendedor de las mercancías no tuviese un conocimiento preciso de las prácticas comerciales utilizadas en el país del comprador y viceversa, situación que propició la elaboración de un cuerpo uniforme de condiciones internacionales de embarque, para que tanto los compradores como los vendedores de mercancías pudieran determinar con exactitud en qué punto la responsabilidad se trasladaba del vendedor al comprador.

Estas condiciones de embarque que hoy día se conocen con el nombre de "incoterms", son nucleadas y actualizadas por la Cámara de Comercio Internacional, órgano internacional no gubernamental y por ello, generador de normas de aplicación voluntaria.

El trabajo inicial se confeccionó y publicó por primera vez en 1936, al que se le han ido incorporando una serie de enmiendas y adiciones en los años 1953, 1967, 1976, 1980 y 1990, con el objeto de actualizarlas respecto a las nuevas realidades comerciales internacionales, clasificación ésta que actualmente los nuclea en cuatro grupos fundamentales a saber:

GRUPO E Salida	EXW	Ex works	Fuera de fábrica
GRUPO F Transportación principal sin pagar	FCA	Free carrier	Libre de porte
	FAS	Free alongside ship	Libre junto al barco
	FOB	Free on board	Libre a bordo
GRUPO C Transportación principal pagada	CFR	Cost and freight	Costo y flete
	CIF	Cost, insurance and freight	Costo, seguro y flete
	CPT	Carriage paid to	Porte pagado a
	CIP	Carriage and insurance paid to	Porte y seguro pagado a
GRUPO D Llegada	DAF	Delivered at frontier	Entregado en frontera
	DES	Delivered ex ship	Entregado fuera del barco
	DEQ	Delivered ex quay	Entregado fuera de muelle
	DDU	Delivered duty unpaid	Derechos de aduana sin pagar
	DDP	Delivered duty paid	Derechos de aduana pagados

En base a esta clasificación, tendremos que los incoterm apropiados para cada modo de transporte resultan ser:

A) Para cualquier modo de transporte:

- \* EXW - Fuera de fábrica.
- \* FCA - Libre de porte.
- \* CPT - Porte pagado a .....
- \* CIP - Porte y seguro pagado a .....
- \* DAF - Entregado en frontera.
- \* DDU - Derechos de aduana sin pagar.
- \* DDP - Derechos de aduana pagados.

B) Para el transporte aéreo y por ferrocarril:

\* FCA - Libre de porte.

C) Para el transporte por mar, vías de aguas y terrestre:

\* FAS - Libre junto al barco.

\* FOB - Libre a bordo.

\* CFR - Costo y flete.

\* CIF - Costo, seguro y flete.

\* DES - Entregado fuera del barco.

\* DEQ - Entregado fuera del muelle.

Para concluir resulta importante identificar acertadamente las características fundamentales de cada uno de los grupos de incoterms.

El término del grupo E, el único de su grupo, se caracteriza por ser aquél por el que el vendedor pone las mercancías a disposición del comprador en el propio domicilio del vendedor.

A su vez, los términos del segundo grupo, el de los incoterms F, se caracterizan porque al vendedor se le encarga que entregue la mercancía a un medio de transporte escogido por el comprador.

Por su parte los términos del grupo C son aquellos según los cuales, el vendedor ha de contratar el transporte pero sin asumir el riesgo de pérdida o daño de la mercancía o de costos adicionales, debidos a hechos acaecidos después de su envío y despacho.

Finalmente los términos del grupo D especifican que el vendedor ha de soportar todos los gastos y riesgos necesarios para llevar la mercancía al país de destino.

III) El contrato y el crédito documentario.(UCP)

Toda esta evolución asimilada por los incoterms, indudablemente influyó directamente en la práctica documentaria habitual.

Mientras que en las ventas en condiciones FOB y CIF los conocimientos a bordo sitúan el punto crítico de traspaso de la responsabilidad en la borda del buque, los documentos modernos de transporte multimodal se refieren al punto en el cual las mercancías son recibidas por el transportista y entran, por decirlo así, en el sistema de transporte.

Esto provocó cierta confusión inicial respecto de la financiación de tales ventas amparadas por créditos documentarios, ya que los bancos estaban acostumbrados a los conocimientos a bordo tradicionales.

Sin embargo, en la revisión que se hizo durante el año 1974 a las Reglas y Usos Uniformes relativos a los Créditos Documentarios de la Cámara de Comercio Internacional, se agregó un artículo, el Nº 23, relativo a los documentos de transporte combinado en ese momento, multimodal hoy día.



Y más recientemente se efectuaron ciertas revisiones que muestran una aún mejor disposición de los bancos para aceptar cualquier documento de transporte, siempre y cuando el mismo fuera emitido por un transportista que asuma la responsabilidad del transporte, así como también conocimientos recibidos para embarque en consonancia con los nuevos incoterms implementados.

Todos ellos sin duda, resultan ser aspectos más que trascendentes en la realidad cotidiana que se han adaptado a la nueva demanda de servicios y al nuevo enfoque del comercio internacional hoy día vigente.

#### CAPITULO IV

##### Requisitos del Transporte Multimodal

El transporte multimodal requiere de un ámbito propicio para poder desarrollarse en forma eficiente, marco que necesariamente debe estar integrado por un adecuado mecanismo legal, por un apropiado sistema de infraestructura física y por una eficiente red de servicios.

Sin duda alguna que un análisis de aquellos requisitos necesarios para que el transporte multimodal pueda lograr su adecuado desarrollo, puede colaborar para obtener una apropiada comprensión del tema.

Y sin duda alguna también que un acertado análisis de esos requisitos, requiere de una previa calificación en base a la cual se desarrolle apropiadamente el mismo.

En ese orden de ideas, seguidamente analizaremos los requisitos inherentes al desarrollo del transporte multimodal partiendo de una previa calificación de los mismos en requisitos institucionales, operativos y legales del transporte multimodal.

Y posteriormente completaremos esta trilogía básica con el análisis del que consideramos requisito fundamental para el desarrollo de una operación de transporte multimodal, cual es la existencia del Operador de Transporte Multimodal.

Puede admitirse la validéz de los razonamientos y fundamentos que llevaron a muchos estudiosos del transporte multimodal, a categorizar al Operador de Transporte Multimodal (OTM) como sujeto o como un elemento más del transporte multimodal.

Sin embargo, sin perjuicio de ello, prefiero optar por tipificar al OTM como un verdadero requisito de la operación de transporte multimodal, en atención a que como veremos más adelante, resulta evidente que sin su existencia, sin su participación, el transporte intermodal segmentado no puede transformarse en transporte multimodal.

Sección 1.- Trilogía Básica

Requisitos institucionales

Son aquellos por intermedio de los cuales se pueden establecer las garantías fundamentales, mínimas e imprescindibles, que permiten a los sujetos que participan en una operación de transporte multimodal, hacerlo con eficiencia, eficacia y seguridad.

Desde el punto de vista de los usuarios, los requisitos institucionales permiten el libre acceso a los servicios de transporte multimodal en igualdad de condiciones; desde la perspectiva de los operadores, estos requisitos son las bases necesarias que requiere toda inversión a realizar y su adecuada preservación y rentabilidad; en tanto que desde el punto de vista de las autoridades gubernamentales, los requisitos institucionales son aquellos mecanismos por los cuales efectúan los controles aduaneros y fiscales que el cumplimiento de sus cometidos les impone realizar, y al mismo tiempo, son los medios más importantes para vigilar el mantenimiento de la libertad de competencia, las condiciones de igualdad y el fomento de la inversión de capitales.

- A) El aspecto tributario y fiscal de los requisitos institucionales es altamente sensible. Cualquier intento de integración pasado, presente o futuro, es naturalmente asimétrico y muy particularmente lo fue, es o será en materia tributaria y/o fiscal. En ese sentido debe tenerse presente en todo momento, la necesidad de que se le otorguen las mismas consideraciones y prerrogativas al transporte terrestre, que las que poseen el transporte marítimo y el aéreo.

Asimismo el transporte multimodal requiere que no se discrimine contra alguno de los potenciales operadores de transporte multimodal cuando se intente legislar en una reglamentación de la profesión, debiéndose tener extremo cuidado cuando se trabaje en materia de promoción de empresas, en la concesión de incentivos de naturaleza tributaria y/o fiscal.

- B) Otro aspecto importante a considerar en materia de requisitos institucionales del transporte multimodal, es el vinculado con los controles aduaneros efectuados en los puntos habilitados para el egreso e ingreso de mercancías. La idea central en este sentido debe tender hacia la obtención de un gran logro: que se permita un fluido tránsito de los contenedores por aquellos puntos habilitados, sin inspección física de las mercancías que cada uno de ellos contiene, posibilitándose de esa forma el despacho en destino a través de un almacén particular de despacho aduanero o a través de redespacho a terminales interiores de carga.

Estimo de enorme trascendencia el tema aduanero en toda la operativa del transporte pasado, actual y futuro, por lo que he decidido tratarlo más específicamente en el próximo capítulo, en oportunidad de considerar el objeto del transporte multimodal.

- C) Y continuando con el razonamiento desarrollado surge inevitablemente otro aspecto de los requisitos institucionales: el de la infraestructura, más específicamente el inherente a la terminal interior de carga.

Toda la operativa del transporte multimodal requiere que se aliente y permita la construcción y el funcionamiento de terminales interiores, con la posibilidad de efectuarse despachos aduaneros, en las que se puedan desarrollar todas las operaciones de acondicionamiento, consolidación y desconsolidación de las cargas, trasbordos, etc., necesarias para la transferencia de un modo de transporte a otro o al acopio y la distribución de la mercancía.

- D) Finalmente se destaca la importancia de otro de los aspectos de los requisitos institucionales del transporte multimodal: el de los estatutos.

Tarde o temprano resultará necesario que se impulse el análisis y establecimiento de un estatuto de los operadores de cargas y de un estatuto de los contenedores.

Por intermedio del primero de ellos, se lograría otorgar a los transitarios (freight forwarders) la existencia legal reconocida que les resulta imprescindible para operar como tales y que les permita presentarse ante los usuarios como interlocutores comerciales y legalmente responsables.

Por intermedio del estatuto del contenedor, se elaboraría una única definición de éste como elemento de transporte y se le otorgaría un adecuado tratamiento permitiéndole su circulación libre, lleven o no carga, al amparo del régimen de admisión temporaria.

#### Requisitos operativos

Los requisitos operativos del transporte multimodal, son aquellos que acotan, que enmarcan el funcionamiento de los operadores que efectúan este tipo de operaciones de transporte.

Tienen directa relación con las prácticas y usos habituales de los operadores, así como con su capacidad de operación sea éste financiero, comercial o físico.

Por intermedio de los requisitos operativos el transporte multimodal accede al ámbito más adecuado para su desarrollo. Estos propician la existencia de equipos y de lugares apropiados para el almacenamiento y el transbordo; de experiencia para programar y realizar las transferencias de un modo a otro; de bancos que acepten documentos de transporte multimodal; de compañías de seguros que repalden a los operadores y a las operaciones de transporte multimodal; de exportadores e importadores que sepan elegir los términos comerciales adecuados; y en general de operadores que puedan comunicarse vía intercambio electrónico de datos.

- A) Lo más destacado de los requisitos operativos del transporte multimodal, tiene directa relación con los aspectos comerciales.

Ya nos hemos detenido en el análisis de los incoterms en el capítulo anterior. Ya vimos que en el año 1990, por la incidencia que tuvo la introducción plena del contenedor en el comercio internacional

y por los avances tecnológicos incorporados a toda la faz operativa, la Cámara de Comercio Internacional debió adecuar los términos de compraventa al desarrollo de operaciones de transporte multimodal y como consecuencia directa de ese trabajo, el punto crítico que las operaciones de transporte unimodales establecían en la borda del buque, se trasladó al lugar donde el transportista recibe o entrega efectivamente las mercancías.

Dicho de otra forma; el transporte borda a borda o gancho a gancho, en base a requerimientos, exigencias y costumbres que tendieron hacia la optimización de los costos y de los sistemas operativos, se transformó en un transporte puerta a puerta y consecuentemente, trasladó aquél punto donde se traspasaba la responsabilidad por la suerte de la carga, desde la borda del barco a la fábrica o almacén del exportador o importador.

Por lo tanto, resulta fundamental tender hacia la armonización de los incoterms con la realidad del transporte multimodal que se genera a partir de ellos, de forma tal que los quiebras de riesgos y de responsabilidades sean coincidentes y no provoquen distorsiones o duplicación de esfuerzos y erogaciones.

- B) Otro aspecto vinculado con los requisitos operativos comprende a las prácticas bancarias aplicables.

Los requisitos operativos provocan en todo momento y por todos los medios a su alcance, que los bancos comerciales que operan en el comercio exterior decidan utilizar los usos y las costumbres uniformes para la aceptación de documentos de transporte multimodal (TBL de FIATA por ejemplo), en todos aquellos mecanismos que desarrollen.

De esta forma se propicia la aceptación, además de los tradicionales documentos de transporte, de aquellos documentos de transporte multimodal que indican que la mercancía ha sido tomada en custodia por el transportador, o que ha sido recibida para embarque, o que ha sido tomada a cargo del transportador en un lugar diferente del puerto de embarque.

Todo lo cual permite también, que se acepten como válidos o "limpios" aquellos documentos que de acuerdo a las habituales prácticas comerciales actuales presentan "reservas", dado que éstas nada tienen que ver con alguna condición de la carga objeto de la operación de transporte multimodal, sino que simplemente indican una constancia de falta de medios adecuados por parte del transportador, para poder verificar el contenido del contenedor a transportar.

- C) El tema del intercambio electrónico de datos (IED) resulta ser otro aspecto importante de los requisitos operativos del transporte multimodal. La utilización de la informática en las comunicaciones relativas a toda la operativa comercial y de transporte, resulta verdaderamente imprescindible en el comercio internacional mundial actual. Existen una cantidad importante de programas que colaboran

en la gestión de los documentos y de la información de todo el comercio internacional y que están perfectamente preparados para intercambiar su trabajo de computadora a computadora, efectuándose a través de ellas, todas las compraventas de bienes y de servicios que se efectúan en un país o fuera de él. Ha nacido el comercio sin papeles.

Por la gran importancia del tema dentro del transporte multimodal, he optado por desarrollar este tema en el capítulo siguiente al tratar el objeto del transporte multimodal.

- D) También se tipifica al seguro y la cobertura de los mismos, como un requisito operacional fundamental en materia de transporte multimodal.

En la generalidad de los casos, el agente de carga tradicional, es decir aquella persona que conseguía fletes y cobraba una comisión del 5%, sin responsabilizarse por causa alguna en lo que al transporte en sí se refiere, un buen día se percató de que le resultaba mucho más rentable a sus intereses revender el flete, emitir un conocimiento de embarque a nombre propio y luego contratar toda la cadena de transporte. Esta operación, básicamente le permitiría acceder a una comisión del 40% a cambio de asumir una responsabilidad total, por lo que aquél agente de carga cuando emitió documentos de transporte multimodal, necesitó de seguros adicionales que cubrieran totalmente los riesgos que ahora él asumía en el desempeño de su nuevo rol.

Por lo tanto el transporte multimodal requiere de una emisión de pólizas de seguros sin limitaciones en materia de nacionalidad de las compañías de seguros que las emiten, ni del tipo de operaciones de transporte que cubren, ni del operador al que asegura, por parte de empresas que cumplan y reúnan todas las condiciones legales que le permitan operar correctamente en el mercado.

- E) Finalmente se deben considerar los aspectos físicos del movimiento de contenedores.

El transporte multimodal tiende hacia la priorización de la libre circulación de los contenedores y al mismo tiempo a incrementar su uso.

Por lo tanto se debería obtener una dotación adecuada de equipos que permitan un fluido y seguro manejo de los contenedores, resultando especialmente importante todas aquellas medidas vinculadas con la armonización y normalización del peso y las dimensiones que se permitan utilizar en los diferentes modos de transporte - fundamentalmente en el carretero-, como así también una infraestructura portuaria que permita un buen manejo de contenedores y su reposición.

### Requisitos legales

Son lo que definen conceptos, determinan condiciones, identifican obligaciones y derechos, y establecen límites de responsabilidad en todo el marco operativo, intentando evitar conflictos, litigios y pérdidas de tiempo y de dinero, mediante una adecuada armonización de todos los modos involucrados en la cadena de transporte y la operativas del tránsito aduanero internacional.

El marco legal requerido debe establecer reglas uniformes sobre responsabilidad del transportista y del operador de terminales de carga, así como propiciar la determinación de una normativa compatible con la existente en el mundo, que permita adoptar un documento único de tránsito aduanero con procedimientos uniformes y con un reconocimiento mutuo de controles aduaneros.

### Sección 2.- El Operador de Transporte Multimodal

De acuerdo a la definición del Convenio sobre Transporte Multimodal de Naciones Unidas, un Operador de Transporte Multimodal (OTM) es toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal, actúa como principal y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

Mientras un agente actúa por cuenta del expedidor o de los transportistas y asume obligaciones de medio, el OTM asume obligaciones de medio y de resultado, siendo ésta la diferencia sustancial sobre la que reposa una operación de transporte multimodal.

Existen varios tipos de OTM, a saber:

a) OTM-OB,s - Operadores de Transporte Multimodal - Operadores de Buques

Si bien tradicionalmente los armadores realizaban el movimiento de la carga de puerto a puerto con una responsabilidad limitada a ese período, debida fundamentalmente a la contenedorización, hoy día ampliaron sus servicios incluyendo acarreos terrestres y aéreos y transformándose así, en verdaderos OTM.

Usualmente este OTM no es propietario u operador de los modos de transporte terrestre o aéreo, pero subcontrata los mismos y adicionalmente, también los de almacenaje y estiba.

b) OTM-NOB,s - Operadores de Transporte Multimodal - No Operadores de Buques

Otros operadores de transporte que no son portadores marítimos, llegan a ofrecer arreglos para el transporte completo de cargas de puerta a puerta cubriendo más de un modo de transporte.

Este tipo de operadores son frecuentemente dueños de un tipo de medio de transporte en un extremo de determinado itinerario, por lo que resulta evidente que muy raramente podrán acceder al control del transporte complementario similar, en otro continente.

c) OTM-NO.s - Operadores de Transporte Multimodal - No Operadores

Esta clase de OTM no posee medio alguno de transporte. Generalmente se trata de expedidores de cargas, corredores de aduanas y compañías de operadores de almacenes o de estiba. Resulta evidente que este OTM debe subcontratar todos los medios de transporte que deba utilizar.

d) OTM.s - Operadores de Transporte Multimodal

Este grupo que se asemeja al anterior, esta constituido por aquellas compañías que han sido establecidas con el único y exclusivo propósito de otorgar servicios de transporte multimodal a quien así se lo requiera.

Al no ser propietarios de ningún medio de transporte, estos OTM pueden escoger el tipo de combinación que sea más económico, eficiente y que cubra las necesidades de sus clientes. Concentrará sus esfuerzos en las necesidades del cliente, despojándose de priorizaciones en la utilización de tal o cual medio de transporte.

En contrapartida, su actividad requiere de un alto grado de profesionalismo, organización y confiabilidad que le permita obtener el control de un volumen suficiente de carga que, a su vez, le permita poseer una capacidad de sucontratación en términos competitivos, regulares y seguros.

Al sólo efecto de profundizar la ilustración del capítulo, podríamos clasificar el alcance de los servicios de un OTM en términos de los procedimientos que cubren la cadena del transporte multimodal en:

a) Movimiento de contenedores a carga llena:

(FCL). El OTM recibe contenedores embalados por el consignador o los expedidores de carga u otros agentes que actúan a nombre de ellos, por lo que dicho embalaje no se realiza bajo su supervisión.

b) Movimiento de contenedores parcialmente cargados, esto es, cargados por diferentes usuarios (LCL). Usualmente el embalaje se realiza bajo la supervisión del OTM o sus agentes, en un depósito de consolidación y desempacado. Pero si son embalados en el centro de consolidación de un expedidor de carga, el embalaje puede no estar supervisado por un OTM y en consecuencia tratado por éste como un FCL.

c) El pesaje o medición de la carga es hecho por el consignador o su agente bajo la supervisión del OTM o su agente.

d) La tramitación aduanera y de importación/exportación, la ejecución de transacciones en moneda extranjera, etc., generalmente son atendidas por el consignador o su agente; pero también pueden ser realizadas por un OTM o su agente de mediar acuerdo expreso y mutuo con el consignador.

- e) Emisión del documento de transporte multimodal que evidencia el contrato de transporte multimodal, por parte del OTM o su agente al consignatario. Dicho documento puede emitirse como un documento negociable o no negociable, según lo requiera este último.
- f) Los expedidores de carga que actúan como agentes de consolidación, a menudo emiten su propio conocimiento de embarque al consignador, entregándole al OTM contenedores totalmente llenos en base a embarques individuales parcialmente llenos (LCL), con el objeto de aprovechar tarifas a carga llena (FCL). En tales casos los documentos de transporte multimodal se emiten a nombre del expedidor de carga y los embarques individuales son liberados por los agentes del expedidor de carga, en el destino y contra la presentación, por parte del consignatario, del correspondiente conocimiento de embarque.
- g) Luego de haber aceptado la carga del consignador, el OTM procede a reservar espacio en los diferentes medios de transporte que le permitan llevar la carga hasta su destino final.

Todas estas tareas que se acaban de resumir, si bien tienen que ver con un transporte de carga contenedorizada, va de suyo que también se aplican "mutatis mutandis" a la carga transportada en otras formas unitizadas o como carga general, sin perjuicio de tenerse en cuenta que existe toda una gama de asuntos colaterales que el OTM debe abordar eficaz y eficientemente y que podrían etapabilizarse como sigue:

Primera etapa - en la que se determina el tipo de carga a transportar, su peso y dimensión, los detalles de su empaque y marcado, el lugar y puerto de embarque, el puerto de desembarque, el destino final de las mercancías, el tiempo de entrega del cargamento y la cobertura y los términos del seguro a contratar, para luego cotizar el transporte y finalmente suscribir y emitir el contrato de transporte.

Segunda etapa - en la que el OTM comienza a planificar el proyecto acordado mediante la programación y coordinación de fechas, para posteriormente proceder a la subcontratación de todos los servicios involucrados en la operación, estableciéndose la responsabilidad de los subcontratistas entre sí y en la operación de transporte total, y el pago de los costos adicionales si los hubiere.

Tercera etapa - en la que el OTM comienza a planificar el embarque, coordinando el suministro de contenedores limpios y/o otros tipos de unidades de carga listas para su uso y procediendo a emitir los documentos de transporte multimodal y los documentos de transporte entre él y los subcontratistas.

Cuarta etapa - iniciada la operación el OTM efectúa un seguimiento completo del embarque y emite instrucciones a los agentes recibidores, expedidores y del transportista en el puerto de desembarque, al tiempo que coordina los detalles operativos de la descarga de las mercancías, de la verificación de eventuales daños y de toda la documentación y de la presentación, por parte del recibidor, del documento original de transporte multimodal debidamente endosado o en su defecto, de una garantía bancaria que indemnice al transportista contra cualquier reclamo por la entrega de la carga.



Quinta etapa - finalmente, llegada la carga a la terminal del usuario, efectuada la tramitación aduanera, inspeccionada y liquidada la carga por funcionarios aduaneros, abonados los derechos y cargos aduaneros y verificado el contenido de la carga por el receptor, éste suscribe la guía como demostración de una entrega "limpia", dando por concluido el embarque contratado.

## CAPITULO V

### Objeto del Transporte Multimodal

El propósito fundamental del transporte multimodal, puede tipificarse como el de facilitar y hacer más eficiente el transporte internacional de mercancías, habida cuenta de los enormes beneficios implícitos en su operación, mediante la simplificación, la normalización y la armonización de los documentos y de los procedimientos que su implementación trae aparejado.

Si bien son varias las formas conocidas para intentar facilitar el transporte internacional, sin embargo, inherentes al transporte multimodal propiamente dicho, típicas de su aspecto operativo, son sólo tres las trascendentes a considerar: la transferencia de información, los procedimientos aduaneros y el pronóstico del tráfico de contenedores.

Seguidamente se propone analizar cada una de estas formas de facilitación del transporte multimodal, con el objeto de intentar obtener una concepción más específica del objeto del mismo.

### Sección 1.- Transferencia de información

La sustitución de los documentos de papel tradicionales por un intercambio de datos entre computadoras, plantea problemas fundamentalmente de índole jurídico.

En ese sentido, en su 189 período de sesiones celebrado en el año 1985, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) aprobó una recomendación sobre el valor jurídico de los registros computadorizados, en la que se sugería a los gobiernos examinar y modificar los requisitos jurídicos que pudieran obstaculizar en sus legislaciones nacionales, el intercambio electrónico de datos comerciales.

No obstante, como el período de transición hacia el estado de situación pretendido podría llegar a ser muy extenso, en 1987 se estableció un conjunto de reglas aceptadas internacionalmente, para determinar las responsabilidades de los participantes en el intercambio de datos comerciales, reglas de conducta uniformes para el intercambio de datos comerciales por teletransmisión que se bautizaron y se conocen con la sigla "UNCID".

Las reglas UNCID están destinadas fundamentalmente a todos los usuarios del sistema EDIFACT (Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport), aunque usuarios de otros sistemas de intercambio electrónico de datos comerciales pueden también acceder al mismo.

Las repercusiones de la introducción de la informática son tan considerables como lo fueron, en su momento, las derivadas de la revolución industrial.

El intercambio electrónico de datos es la transferencia directa de datos estructurados entre computadoras, es decir, es la transferencia sin papeles, de la documentación comercial que juega un rol trascendental en los intercambios de bienes y de servicios en el mundo comercial actual.

Las computadoras prestan todo tipo de servicios a velocidad cada vez mayor y con un costo cada vez más bajo, dado que las posibilidades de reducción de costos pueden llegar a ser del orden del 50% en beneficio de todos los participantes.

Si bien existe toda una rica gama de razones para la difusión y divulgación de este sistema, sin duda alguna el rol que el intercambio electrónico de datos cumple en la nueva generación de técnicas de gestión de empresas, resulta ser la más trascendente.

En ese sentido, debe precisarse que el intercambio electrónico de datos esta estrechamente ligado al sistema de administración de la producción que se conoce como "entrega justo a tiempo", sistema por el que los insumos de cada etapa del proceso productivo, deben llegar justo en el momento en que se necesitan.

Si llegan antes, los costos de inventario y de almacenamiento aumentan considerablemente; si llegan después, la detención del proceso de producción también incide notoriamente en el costo final.

Tradicionalmente, la entrega "justo a tiempo" no se podía efectuar dado que no se conocía exactamente la llegada de los insumos. El empresario optaba entonces por almacenar cierto stock de ellos a los efectos de no detener su producción. La computadora provocó un cambio radical en esta concepción tradicional; con su incorporación se logró determinar con niveles acertados de exactitud, cuándo se podía contar con los insumos comprados.

Y posteriormente alguien se preguntó porqué estas computadores no podían "hablar" entre ellas y transmitirse "mensajes"; incluso porqué estas comunicaciones de computadora a computadora no podían realizarse empleando una estructura previamente acordada, establecida y estandarizada.

Nació así la concepción básica del intercambio electrónico de datos, sistema de trabajo que en los últimos años ha experimentado un auge verdaderamente explosivo.

Ahora bien; a los efectos del presente trabajo, debemos tener presente que el intercambio electrónico de datos no puede funcionar en gran escala sin una norma marco común.

Una transacción comercial normalmente requiere que se produzcan, verifiquen, transfieran, reciban, procesen y archiven incontables documentos relacionados con las mercancías, su transporte y su pago.

Y todo ello no puede desarrollarse con un intercambio electrónico de datos que no posea una norma básica, un marco común, que nuclée y armonice elementos comunes de datos equivalentes al vocabulario del sistema, con una sintáxis equivalente a la gramática, y con mensajes normalizados que combinarán el vocabulario y la sintáxis, conformando así un mensaje comercial estructurado y análogo en su concepción, al documento de papel.

Por otra parte, las características físicas del documento de papel tradicional, hacen que sea pacíficamente aceptado como prueba por ser duradero e instrumentar cualquier modificación y/o adición que se le realice. El documento electrónico en cambio, se presenta en forma de medio magnético, con un contenido y circunstancias que se puede cambiar en cualquier momento. Sin embargo, los técnicos aseguran radicalmente que el papel y el sistema de comunicación de datos, no son más que medios de transmitir información y que con una norma básica y común pueden elaborarse técnicas que le otorguen al intercambio informático, características que lo equiparen e incluso que le permitan superar, al documento de papel.

Si bien se asegura que los elementos básicos manejados habrían sido considerados e incorporados en las reglas UNCID, nos declaramos partidarios de los técnicos que continúan sosteniendo la necesidad de un acuerdo de comunicación complementario a las mencionadas reglas, con el objeto de obtener ciertos elementos trascendentes e inherentes al sistema todo.

Porque cabe que nos preguntemos:

- a) En un intercambio electrónico de datos, ¿quién soporta el riesgo del error: cada parte, el asegurador y/o el operador de la red de teletransmisión?
- b) Si el error se debe a que una de las partes no observó las reglas UNCID, ¿cuáles serán las consecuencias?
- c) Las reglas sobre riesgo y responsabilidad, ¿deben ser cubiertas por los seguros?
- d) ¿Debe haber reglas sobre el secreto?
- e) ¿Debe haber reglas profesionales como las bancarias, por ejemplo?
- f) ¿Debe haber reglas sobre codificación u otras medidas de seguridad?
- g) ¿Debe haber reglas sobre la firma?
- h) ¿Debe haber reglas sobre la ley aplicable y la solución de controversias?

Una serie de preguntas a considerar y para trabajar en ellas, sin duda alguna.

## Sección 2.- Los procedimientos aduaneros

Resulta altamente prioritario reducir los tiempos y costos de los procedimientos aduaneros. A menos que ello sea logrado, las ventajas potenciales que ofrece una operación de transporte multimodal no serán alcanzadas.

Mejorar la eficiencia del transporte internacional mediante la optimización de todos los procedimientos aduaneros, es la mejor forma de alcanzar mayores beneficios sin necesidad de inversiones de capital.

En toda operación de transporte multimodal que se intente formalizar, tienen una incidencia notoria los procedimientos aduaneros que se deben efectuar, por lo que en tales circunstancias, las formalidades aduaneras tradicionales de frontera, constituyen una verdadera limitación al comercio internacional.

El procedimiento básico de tránsito aduanero, no es más que un procedimiento sujeto a la legislación nacional, que usa documentación y exige garantías nacionales. La administración aduanera de cada país transitado, requerirá la presentación de un documento que describa las mercancías y el viaje en cuestión, ante sus oficinas de entrada y de salida de su territorio. Así, la oficina aduanera donde comienza el tránsito, retendrá una copia del documento a fin de estar en condiciones de darle seguimiento a la operación, al tiempo que la copia restante será entregada al transportista para que sea presentada en la oficina aduanera de salida, donde se revisará el envío y, de estar el embarque correcto, el documento de tránsito se enviará a la oficina de donde se partió, que, en consecuencia, cancelará la garantía.

Varios han sido los intentos por simplificar, normalizar y armonizar las formalidades aduaneras vigentes.

Se intentó reducir las dificultades experimentadas por los operadores de transporte ofreciendo a las administraciones aduaneras un sistema de control que, por encima de los procedimientos nacionales de cada Estado, igualmente cumpliera eficientemente los requisitos de cada país.

No obstante ello, aún hoy día y particularmente en nuestro continente, el procedimiento aduanero es una barrera al intercambio, es una restricción al comercio, es en definitiva, una verdadera protección indirecta.

Mejorar el procedimiento y el tránsito aduanero es el fin. La simplificación y armonización de la documentación, la implementación del tránsito aduanero internacional y el cumplimiento estricto de los convenios internacionales suscriptos, es el medio idóneo.

Sólo con esta máxima puesta en práctica, el transporte multimodal internacional puede llegar a brindar los indiscutibles beneficios que se encuentra habilitado a ofrecer por su sola razón de ser.

### Sección 3.- Pronóstico del tráfico de contenedores

Una tercera forma típica de facilitar el transporte multimodal internacional, resulta ser el pronóstico del tráfico de contenedores.

Si bien en gran medida puede llegar a tipificarse como una variante del problema del pronóstico general del tráfico, el tráfico de contenedores posee aspectos específicos y diferentes a los de aquél y una esencia típica y distinta.

La conversión de toneladas de mercancías en número de contenedores, la posible concentración y desviación del tráfico y la incierta productividad de las terminales en las primeras etapas del desarrollo, pueden identificarse como los problemas específicos del tráfico de contenedores de mayor trascendencia para tener en cuenta, al tiempo que el proporcionar una base para la planificación de las inversiones y de las operaciones, brindando información sobre el tonelaje de los varios productos que se espera movilizar en el comercio, el tipo de embalaje utilizado y la técnica de transporte empleada, puede indicarse como el objeto principal de este tipo de tráfico.

Los escenarios de tráfico se basan en tendencias y predicciones numéricas; sin embargo y pese a que las mismas frecuentemente terminan siendo intuitivas, ofrecen un panorama desarrollado de todo el tráfico previsto para un modo de transporte o para una instalación de transferencia, mientras que dentro de cada categoría de carga, proyecta los posibles volúmenes para diferentes condiciones, teniendo presente las diferentes tecnologías de transporte y técnicas de manipuleo.

Dicho escenario debe ser realizado por un equipo que involucre a las autoridades de planificación modal y a los usuarios principales del modo de transporte, equipo éste cuyo número de integrantes resulte de un equilibrio equitativo derivado del manejo eficiente, del deseo de incorporar a todos los usuarios directos e indirectos, con la finalidad de limitar el número de miembros a los efectos de asegurar condiciones positivas de trabajo.

Este equipo así constituido, deberá evaluar en primera instancia el potencial de un transporte multimodal en una ruta dada, considerando el tipo de carga que puede ser transportada en contenedores, los corredores de intercambio, la concentración de flujos de carga y el balance del comercio dentro de la ruta considerada.

En una segunda instancia, analizará la elección óptima de cada modo de transporte a ser utilizado y evaluará la disponibilidad de depósitos interiores de contenedores con carácter de autoridad pública y equipada con instalaciones fijas y servicios para el manejo y almacenamiento temporal de cualquier tipo de mercancías.

Así evaluado y trabajado, el tráfico de contenedores logrará un nivel eficiente con márgenes mínimos de incertidumbre, lo que sin duda redundará en beneficio directo de la operación de transporte multimodal general.

## CAPITULO VI

### La Responsabilidad

Según la historia del derecho marítimo, el transportista era el responsable tradicional y absoluto de la pérdida o daño de la carga, independientemente de que hubiere o no negligencia de su parte y de cual fuere la causa de esa pérdida o daño que debía reparar.

Durante años, el comercio marítimo se rigió por la regla básica según la cual, una vez que las mercancías eran colocadas a bordo de un buque, de modo que pudiera realizarse su transporte, el contrato de seguro debía contener las cláusulas necesarias para que el propietario de la carga "se sintiera seguro".

A finales del siglo pasado, luego de varios intentos alentados con ese objeto, los transportistas marítimos lograron limitar esa responsabilidad mediante una agresiva negociación, negociación ésta que careció de la virtud del equilibrio, y que, en consecuencia, implementó una limitación de responsabilidad exagerada que instauraba una situación tan inaceptable, como la que pretendía modificar.

Se desarrollaron así nuevas instancias de negociación. En 1924, en la ciudad de Bruselas, 26 países con escasa representación de naciones en vías de desarrollo, aprobaron el "Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos", mejor conocido como "Reglas de La Haya". Este Convenio resultó ser satisfactoriamente aceptado por la mayoría de los cargadores y consignatarios, esto es, por los dueños de las cargas, al tiempo que resultó rechazado por los armadores marítimos que consideraron inadecuado el incremento de los límites de su responsabilidad, que él estableció.

Sin embargo y como posteriormente veremos, las Reglas de La Haya establecieron una ecuación de equilibrio que, al menos durante varios años, logró cumplir con éxito considerable el cometido que oportunamente se le asignó. Por un lado estableció montos ciertamente altos, determinados en una medida oro para poder enfrentar las desvalorizaciones derivadas de los procesos inflacionarios; pero por otro lado estableció importantes garantías para las empresas de transporte que las ponía a salvaguarda de cualquier intento irracional que pudiera provocar su quiebra.

Durante 1967 y 1968, consagrada la pérdida de convertibilidad de la libra esterlina en oro y el ingreso del contenedor en el comercio internacional, debió celebrarse también en Bruselas, con la presencia de 53 naciones cuyo 50% eran países en vías de desarrollo, una nueva conferencia para efectuar una revisión general de las Reglas de La Haya, revisión que, nuevamente por planteos radicales, no pasó de ser una actualización de ciertos aspectos sin definir conceptos básicos como el de la "Falta Náutica" por ejemplo.

Esta conferencia aprobó el "Protocolo Visby", norma que como aportes principales tuvo:

- a) la llamada "cláusula de los contenedores", cláusula por la que el usuario puede reclamar la indemnización pecuniaria autorizada por cada bulto incluido dentro de un contenedor, siempre que dicho bulto haya estado enumerado en el conocimiento de embarque;
- b) incrementó el límite de responsabilidad por bulto o unidad;
- c) agregó una segunda posibilidad para el usuario, quien ahora puede optar por un límite fijado para cada bulto o por un límite fijado para cada kilogramo de ese bulto.

El "Protocolo Visby" entró en vigencia en el año 1977, con 19 ratificaciones de las cuales 7 pertenecen a naciones en vías de desarrollo; como consecuencia de esta entrada en vigencia, a partir de aquél año se implementó un sistema de responsabilidad mejor conocido como el de las "Reglas de La Haya-Visby".

Dos años más tarde, en 1979, se desploma el marco de referencia del sistema monetario internacional (Bretton Woods). Como consecuencia inmediata de ello, se convoca una nueva conferencia para revisar y actualizar el sistema vigente en materia de responsabilidad. Esta nueva conferencia aprueba un segundo protocolo Visby, cuyo principal aporte fue el de sustituir la unidad de valor establecida en francos poincaré, por una unidad de valor ficta, el Derecho Especial de Giro. (DEG).

Llegamos así al final de la década de los años 70 con una situación que podríamos resumir de la siguiente forma:

- a) existe un conjunto de reglas al que puede catalogarse de básicas, las "Reglas de La Haya", actualizadas por dos protocolos posteriores;
- b) en una relación inversamente proporcional, a más modificaciones a las "Reglas de La Haya" menos ratificaciones de países, cuantitativa y cualitativamente hablando, a los protocolos que la modificaban;
- c) el país que ratificó las "Reglas de La Haya" y sus protocolos modificativos, posee un sistema de responsabilidad particular: mientras la responsabilidad del transportista respecto de carga estibada en contenedores colocados bajo cubierta es de 10.000 francos poincaré por bulto colocado dentro del contenedor o de 667 DEG según él decida, la responsabilidad de ese mismo transportista por la carga estibada en contenedores colocados sobre cubiertas de un buque es de 10.000 francos poincaré o 667 DEG por todo el contenedor.

Una nueva conferencia diplomática de las Naciones Unidas se desarrolla en la ciudad de Hamburgo, Alemania, con la participación de 78 naciones y gran participación de países en vías de desarrollo.

En la oportunidad, con 60 votos a favor, 9 en contra y 9 abstenciones, se aprobó el Convenio sobre Transporte Marítimo de Mercancías, mejor conocido como "Reglas de Hamburgo", cuyas modificaciones más importantes pueden señalarse como sigue:

- a) se introduce un nuevo principio para determinar el período de la responsabilidad del transportista: el principio de la custodia;
- b) la responsabilidad del transportista se determina en base al principio de "culpa presunta";
- c) no hay excención de responsabilidad por hechos culposos de los empleados o agentes, ocurridos durante la operación de transporte;
- d) los límites de responsabilidad son bajos;
- e) el derecho a esa limitación sólo se pierde por una actividad temeraria o premeditada del transportista;
- f) en caso de incendio, el transportista es responsable pero la carga de la prueba es del reclamante;
- g) el transportista es responsable de la carga colocada sobre cubierta y del retraso en la entrega;
- h) se pueden utilizar documentos distintos al conocimiento de embarque;
- i) se amplía el período de responsabilidad del transportista, incorporándose la zona portuaria;
- j) la responsabilidad recae sobre el transportista contratante y el efectivo;
- k) se incluyen disposiciones sobre cartas de garantía, el aviso de pérdida, la jurisdicción y el arbitraje.

Las "Reglas de Hamburgo" fueron desaprobadas por los armadores y los aseguradores, basándose en la supresión de la lista de excepciones de responsabilidad y en la supresión de la excepción por falta náutica, al tiempo que fueron apoyadas por las asociaciones de cargadores y los consejos de usuarios, quienes alegan que crean un ámbito armonizado para el desarrollo del comercio internacional.

Sin que implique tomar partido por una u otra opinión, estimo importante establecer en primera instancia, que las "Reglas de Hamburgo" indudablemente determinan un ligero y pequeño desplazamiento cuya incidencia económica y comercial es mínima en la ecuación-relación entre las partes involucradas. Y en una segunda instancia, dichas reglas introducen el principio "bajo custodia" para determinar el período de la responsabilidad del transportista, introducción ésta que no implica otra cosa que la institucionalización en una norma de derecho internacional, del ingreso del contenedor en el comercio mundial, dado que la contenedorización de la carga impuso que la responsabilidad del transportista debe abarcar el período comprendido desde el momento en que aquél recibe físicamente las mercancías, hasta el momento en que efectivamente las entrega.



Con la aprobación de las "Reglas de Hamburgo", la consideración macro del panorama en materia de responsabilidad, presenta fundamentalmente en lo que hace a las exoneraciones de responsabilidad, una serie importantísima de discrepancias. En ese sentido, mientras las convenciones más estrictas consagran el principio de que el transportista sólo puede exonerarse de responsabilidad probando que adoptó todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el daño y sus consecuencias, las otras no tan radicales, han optado por enunciar situaciones de exoneración que, en general, se fundan en hechos no imputables al transportista (vicios ocultos de la carga, defectos del embalaje, actos de autoridad y otros hechos de similar naturaleza). Por lo que inevitable y directamente derivamos así, en la consideración del punto que, como se ha podido apreciar, ha motivado permanentemente la mayoría de las discrepancias en esta materia: los límites de las responsabilidades del transportista.

Ingresando en la consideración específica del tema de los límites de la responsabilidad, debemos tener presente en todo momento dos importantes precisiones que incidirán notoriamente en la mejor comprensión del tema:

- a) el límite de la responsabilidad del transportista es un tema inherente a la relación comercial contractual existente entre, una parte formada por el o los dueños de la carga ( exportador-importador-cargador-consignatario ) y otra parte integrada por el o los transportistas. En consecuencia, el límite de la responsabilidad es un tema inherente al contrato de transporte, dado que por su intermedio se predetermina cómo se regulará la relación entre ambas partes contratantes, ante pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías.
- b) pero además debemos tener presente también que el carácter imperativo de una ley (ley imperativa), implica que las partes otorgantes de un contrato de transporte no puedan hacer uso de la libertad contractual para modificar el régimen jurídico de responsabilidad regulado por esa ley.

Por lo dicho entonces, si bien el tema del límite de la responsabilidad es inherente al contrato de transporte y por lo tanto puede establecerse de común acuerdo entre las partes del mismo, tanto en su ámbito de aplicación como en sus montos propiamente dichos, debe tenerse presente que existen leyes imperativas que prohíben expresamente a las partes de un contrato de transporte, modificar lo que ellas mismas disponen en cuanto al tema. Resulta importante retener esta idea.

Ahora bien: en la temática de los límites de la responsabilidad del transportista, existe una regla general que se ha mantenido en todas las Convenciones y/o Convenios: considerar los límites de responsabilidad por cada unidad o bulto anotado en el documento de transporte, al que luego se le agrega la opción por kilogramo de esos bultos, según cual de ellos sea mayor. Pero no obstante esta regla general, el monto de los límites propiamente dicho y la unidad de valor en la que éstos se determinan, varían sustancialmente de un grupo de Convenciones a otro. Asimismo, cabe preguntarse ¿porqué las normas más modernas siempre consideran la situación dependiendo de si se comprende o no un tramo marítimo en la operación de transporte?, o ¿porqué no se logra establecer un acuerdo

gubernamental sobre transporte multimodal y si se alcanza bastante facilmente a nivel comercial?, o ¿qué incidencia tiene toda esta situación en el ámbito de los seguros?

Pues bien. Aquél razonable equilibrio establecido por las Reglas de La Haya debe enfrentar la nueva realidad, el nuevo comercio internacional. De ese enfrentamiento surge la inadaptabilidad de aquellas reglas al nuevo punto de vista económico-comercial.

Un comercio internacional abiertamente influido por la revolución tecnológica en pleno desarrollo y por los bruscos cambios económicos mundiales que permanentemente alteraban las cotizaciones antes estables, llevó a las grandes compañías aéreas y navieras a desarrollar toda su influencia en el manejo de los lobbies.

Esta efectiva actividad de las empresas citadas, implicó el desarrollo de varias reuniones de la Cámara de Comercio Internacional que so pretexto de inestabilidad económica, concluyeron en la necesidad de sustituir la unidad de valor oro que establecía los límites de la responsabilidad en materia de transporte, por una nueva unidad de valor universal: el Derecho Especial de Giro (D.E.G.).

El corolario a texto expreso indica que con esta nueva unidad de valor, las relaciones del comercio internacional mundial se encontrarán a salvaguarda de las influencias negativas provocadas por los bruscos cambios económicos imperantes.

El corolario subliminal indica que la implementación del DEG implicó una reducción de los límites de la responsabilidad del transportista que se encontraban vigentes, a la décima parte de sus valores, justamente en el momento en que el desarrollo de la contenedorización de la carga se consolidaba en todos sus términos y obligaba al transportista a incluir en sus servicios tradicionales, todas aquellas operaciones que antes no le eran ni siquiera de su incumbencia. Si bien el contenedor mejoraba notoriamente "la posición" de una de las partes del contrato de transporte (exportador-importador), al mismo tiempo complicaba y en forma inversamente proporcional, la posición de la otra parte del contrato: la del transportista.

Todo este panorama amigo lector, creo que nos permite contestar acertadamente porqué es que el 76% de los Operadores de Transporte Multimodal que existen hoy día en el mundo son compañías navieras; o porqué es que ni el transporte multimodal ni el Operador de Transporte Multimodal pueden adquirir pacíficamente y de una vez por todas, el reconocimiento jurídico-institucional que tanto necesitan y que les habilitaría a brindar los innegables beneficios comerciales que su propia naturaleza los habilita a otorgar; o porqué es que las reglas comerciales aplicables en el mundo, en general establecen un tratamiento preferencial para aquellas operaciones de transporte que incluyen un tramo marítimo en su desarrollo.

Entiendo que este es el preciso momento en el que corresponde formular una personal y precisa aclaración.

Debemos tener muy claro en todo momento que este enfrentamiento "clásico" entre los dueños de las cargas y los transportistas, está estrecha y directamente vinculado a otro enfrentamiento de alguna manera disfrazado, pero no por ello menos clásico o importante. Todo lo contrario. Aquél enfrentamiento es la cara visible de la oposición de intereses que día a día se da entre aquellos países que prestan y venden servicios de transporte y aquellos países que reciben y compran esos servicios de transporte.

Cuando nos aboquemos, sea de la forma que sea y sea en la oportunidad que sea, a la consideración del tema de los límites de la responsabilidad del transportista, nunca debemos olvidar ciertas circunstancias a saber:

- a) que los fletes sean caros o que la responsabilidad sea mínima, es el máximo interés de aquellos países que venden sus servicios de transporte;
- b) que los fletes sean baratos o que la responsabilidad sea máxima, es el máximo interés de aquellos países que compran sus servicios de transporte;
- c) que los propietarios de los equipos de transporte tecnológica y operativamente mejores dotados, para lograr dominar las grandes rutas comerciales mundiales y las mayores cadenas de transporte, son los países económica e industrialmente desarrollados.

Y sin temor a equivocarme creo que es totalmente válida la aclaración personal que acabo de formular. Sinceramente creo que en ella, en esas precisiones que recién vimos, es donde se encuentra "la verdad" del tema de los límites de la responsabilidad.

No se trata del nuevo enfoque del transporte internacional de mercancías que se ha dado en llamar transporte multimodal y todas sus innovaciones; ni de la nueva figura que aquél enfoque implica y de las adaptaciones que esa actividad trae aparejadas; ni de los avances tecnológicos y documentales que le son inherentes a ese nuevo enfoque del transporte.

No es por alguna de estas razones que a pesar de haber obtenido setenta y dos adhesiones, las Reglas de La Haya no cuentan entre sus países contratantes con aquellas naciones cuya participación es clave en el comercio internacional (Corea, Taiwán, India, Chile, Grecia, etc.), como tampoco los cuenta el Convenio de Naciones Unidas de 1980 sobre Transporte Internacional Multimodal de Mercancías.

No es por alguna de estas razones que el Transporte Multimodal y/o el Operador de Transporte Multimodal no logran acceder al reconocimiento institucional que tanto buscan.

Una cosa sí resulta incuestionable: sólo en la medida que las circunstancias sean correctamente identificadas podrán ser correctamente consideradas. Sólo así.

Y es necesario que se afirme enfáticamente que detrás del tema "transporte multimodal", detrás de esta llamativa ausencia de un reconocimiento jurídico-institucional para este nuevo enfoque del transporte internacional, aparece completamente revitalizado aquél enfrentamiento del siglo XVIII, que si bien presenta otras circunstancias, sin embargo presenta los mismos "bandos en la disputa"; aquél grupo de países propietarios de los servicios de transporte e interesados en optimizar todo ese sector al máximo, enfrentado con aquél grupo de países eminentemente consumidores y carentes, parcial o totalmente, de los medios de transporte apropiados para las operaciones actuales.

Mientras no se llame al problema por su nombre, por su verdadero nombre, no se podrá encontrar aquella ecuación de equilibrio que sustituya a la que se alteró y se dejó de lado.

Y mientras esa ecuación de equilibrio no aparezca, el transporte multimodal no obtendrá el reconocimiento institucional gubernamental que necesita para ser jurídicamente válida y por lo tanto no tendrá capacidad para superar todos aquellos problemas operativos y comerciales propios de él y todos aquellos que deben enfrentar los grupos indirectamente vinculados al tema, como el de las compañías de seguros por ejemplo.

Con la aparición del contenedor y en consecuencia, del transporte internacional "puerta a puerta", se desarrolló la convertibilidad del agente de carga tradicional en un operador de transporte multimodal. Este simple hecho aparejó un efecto trascendente para el transporte internacional: aquellos agentes de cargas transformados en operadores de transporte multimodal, no poseían ni poseen una responsabilidad económico-financiero mínima imprescindible que avale su gestión.

Por lo tanto cualquier acción de reclamo iniciada por eventuales damnificados, culminan en un sujeto no imputable de demanda o si lo es, se trata en realidad de una casilla de correo o caja postal ubicada en el otro lado del mundo, que no puede ni quiere responder por algo que se había comprometido a hacerlo.

Esta situación se solucionó por vía jurisprudencial de una manera poco ortodoxa: los jueces, incluidos los de nuestro país, decidieron que ante eventualidades de tal magnitud, el transportista efectivo era solidariamente responsable con el operador que había organizado la operación de transporte, adquiriendo éste último, un derecho de repetición contra el primero una vez indemnizado el dueño de la carga transportada.

Este tipo de problemas, esta clase de soluciones parciales, no de fondo, son las que "remiendan" un problema pero no lo resuelven; él sigue existiendo.

Estimamos que la solución resulta clara: debe encontrarse una ecuación que armonice los intereses de los países interesados en salvaguardar su sector servicios y los intereses de los países interesados en salvaguardar sus productos.

Sólo encarando el problema desde esta perspectiva podrá implicar que el transporte multimodal internacional de mercancías pueda obtener el estatus jurídico internacional que le resulta imprescindible para consolidarse definitivamente.

## CAPITULO VII

### Consecuencias Derivadas de la Aplicación de un Convenio T.M.

#### Sección 1.- De un Convenio Genérico

Básicamente un Convenio sobre Transporte Multimodal (Convenio TM) tiende a la unificación de los sistemas de responsabilidad utilizados en el transporte.

Pero convengamos rápidamente en que no se agota allí la materia exclusiva y primordial de un cuerpo normativo de esta naturaleza.

Debe contener además, un grupo de normas que hacen a cierto tipo de relaciones involucradas directa o indirectamente, en este nuevo enfoque del transporte internacional.

En ese orden de ideas, sin perjuicio de la obligatoriedad de su aplicación, en primera instancia un convenio sobre transporte multimodal debe poseer un notable grado de flexibilidad.

Mediante esta flexibilización de su contenido básico, un efectivo Convenio TM permitirá que aquellos riesgos derivados de pérdidas comerciales y no asegurables, como por ejemplo el riesgo de aumentos de fletes o el riesgo derivado de las facultades para cambiar de ruta, queden totalmente afuera del régimen de aplicación obligatoria que él instituye; y al mismo tiempo, esa no rigidez de sus disposiciones no afectará la aplicación de un convenio internacional o de una ley nacional concerniente a la reglamentación y control de las operaciones de transporte, otorgando así a los dueños de las cargas, una total libertad para elegir entre los servicios multimodales y los servicios de transporte segmentados.

En segundo lugar, un buen Convenio TM nunca debe dejar de tener presente que la tecnología del contenedor se adelantó a los sistemas administrativos y de documentación y a los sistemas bancarios.

Los medios de transporte usualmente llegan antes de que los documentos cumplan todas las etapas administrativas establecidas y sean transmitidos adecuadamente. Además el volumen que esta documentación adquiere en las habituales transacciones comerciales internacionales son de considerables porporciones.

Resultará entonces trascendente y oportuno que el Convenio TM indique la incidencia que sobre la documentación del transporte y su procesamiento administrativo, tendrán los servicios de transporte multimodal. Necesariamente deberá tender a la racionalización de los procedimientos del comercio internacional, a la normalización de los

requerimientos de información y documentación, a la reducción del número y a la uniformización de los documentos requeridos y al desarrollo de normas que regulen y simplifiquen las comunicaciones entre los sistemas de computadoras.

Pero también deberá concebir documentos compatibles con las prácticas bancarias, prácticas éstas que normalmente requieren como margen de seguridad aceptable, un conocimiento de embarque negociable emitido por el transportista.

El documento tradicional para este propósito es el conocimiento de embarque que, emitido "a bordo" o "embarcado", le asegura a la entidad bancaria que las mercancías están en buenas condiciones y fueron debidamente embarcadas. Hoy día, debido a que algunos contenedores son completados "tierra adentro", alguien distinto del transportista es el que emite el documento de embarque.

Los bancos se resistieron inicialmente a aceptar estos documentos como base sólida y adecuada para un financiamiento, toda vez que ya no existía aquella garantía de que las mercancías están en buen estado y fueron debidamente embarcadas, pero todo un movimiento se desarrolló en aras de actualizar los procedimientos bancarios, movimiento que aún hoy se encuentra en "sesión permanente" de trabajo. Actualmente se ha llegado a aceptar que, a menos que el crédito estipule la necesidad de un conocimiento de embarque marítimo, los bancos acepten un documento de transporte que:

- a) lleve como encabezado la expresión "documento de transporte combinado", "conocimiento de embarque para transporte combinado" y otros similares;
- b) indique un lugar donde se toma responsabilidad por la carga, diferente del puerto de embarque;
- c) estipule un lugar de destino final diferente del puerto de desembarque;
- d) se refiera a cargas en contenedores;
- e) y/o contenga la indicación "propuesto" con respecto a cierto modo de transporte, cierto puerto de embarque y/o cierto puerto de desembarque de las mercancías transportadas.

En tercer término, un Convenio TM debe ocuparse de los procedimientos aduaneros. La modernización de estos procedimientos resulta esencial para el movimiento expedito de los contenedores. Si bien la mayoría de los países en las principales rutas de contenedores han adoptado medidas que redujeron a un mínimo las formalidades aduaneras, permitiendo la movilización del contenedor hasta el interior mismo del país. (Sistema TIR por ejemplo).

En todos nuestros países, y me refiero a los de América del Sur, los procedimientos aduaneros son los principales y verdaderos obstáculos en las operaciones de transporte puerta a puerta del contenedor. En algunos se debe pagar derechos sobre el contenedor mismo debido a que se lo considera como empaque o parte de la mercancía. En otros se maneja la

idea de que la mercancía contenedorizada posee de por sí, una gran ventaja competitiva ante la carga convencional y, en consecuencia, no se le debe otorgar beneficio adicional alguno. Y en otros países, el contenedor se admite libre de derechos pero no puede abandonar el recinto aduanero o debe retornar en el mismo equipo de transporte que lo trajo.

Por si fuera poco, tampoco existe coincidencia en cuanto a si corresponde cobrar o no derechos sobre los accesorios del contenedor y hasta dónde los contenedores importados temporalmente pueden ser utilizados para el transporte interno.

Para lograr los beneficios completos de la contenedorización y equiparar la situación de nuestros países con los niveles competitivos del comercio del mundo, resulta indispensable, más bien diría que vital, lograr la armonización de toda la materia aduanera vinculada a la importación y exportación de mercancías y cumplir con los Convenios Internacional que sobre esa materia se han suscripto.

En cuarto lugar, un Convenio TM no puede carecer de la identificación y establecimiento de un mecanismo adecuado de revisión de los límites de la responsabilidad del transportista. Desde el establecimiento de estos límites mediante la unidad de valor DEG en el Protocolo del año 1979, el deflactor del Fondo Monetario Internacional basado en el valor relativo de las moneda que constituyen la canasta de los DEG, se incrementó de un punto a un punto coma cuatro mil novecientos treinta y seis. Esto es, que los 667 DEG del Protocolo del año 1979 tuvieron el 67% del valor original en el año 1987: y que análogamente, los valores de los límites de responsabilidad de las Reglas de Hamburgo, también disminuyeron al 62% de su valor original.

Un efectivo Convenio TM superaría este problema con el reestablecimiento del equilibrio que existía entre cargadores y transportistas en el año 1924, restituyendo a la limitación por bulto su tradicional relevancia e intentando corregir la disminución del poder de compra de los límites de responsabilidad.

Finalmente, y en lo que hace a la materia de los seguros, un Convenio TM debería mejorar la protección indemnizatoria de los interesados en la carga, puesto que éstos ya no tendrían ninguna duda acerca del sistema de responsabilidad aplicable.

Los interesados en la carga conocerían mejor el riesgo del transporte y la protección que podrían esperar, dado que la pérdida y el daño oculto deberían estar amparados por el Convenio TM.

Asimismo, las compañías nacionales de seguros que desearan asegurar la responsabilidad de un OTM, deberían ser capaces de liquidar siniestros en moneda extranjera y deberían estar dispuestas a hacerlo. De lo contrario se daría lugar a una pérdida de competitividad del OTM nacional y en consecuencia, se estarían creando elementos contraproducentes, asimetrías, para el esfuerzo exportador de un país dado.

## Sección 2.- Del Convenio TM.NU

En primera instancia y en cuanto al ámbito de aplicación determinado en el Convenio sobre Transporte Multimodal de Naciones Unidas (Convenio TM.NU), se llegaron a plantear algunas dudas sobre la posibilidad de poder determinar acertadamente, y antes de comenzar ciertas operaciones de transporte multimodal propiamente dicho, si ese Convenio era o no aplicable en el desarrollo de las mismas.

Al respecto debe tenerse presente que los cargamentos de contenedores completos, generalmente se transportan puerta a puerta al amparo de un documento TM, por lo que una vez emitido dicho documento TM ya no puede dudarse sobre si la operación de transporte en cuestión es o no es de transporte multimodal: sin duda que lo es y sin duda también que lo será al amparo del Convenio TM.NU.

En segunda instancia, y tal como sucede en las Reglas de Hamburgo, el Convenio TM.NU fundamenta la responsabilidad en el principio de la culpa o negligencia y lo enuncia positivamente en su texto. Por un lado tengamos presente que ese fundamento de la responsabilidad es similar al que se establece por parte de los convenios de transporte aéreo y terrestre, lo que sin duda y de por sí sólo resulta ser una importante y sana coincidencia. Pero por otro lado, este fundamento de la responsabilidad consagrado en el Convenio TM.NU. y su enunciación positiva en su texto, conlleva la responsabilidad obligatoria impuesta al Operador de Transporte Multimodal (OTM), no sólo por sus propios actos u omisiones como principal, sino también por los de los empleados, agentes y contratistas por cuenta propia, a cuyos servicios el OTM recurra para la ejecución del contrato de transporte multimodal (responsabilidad subsidiaria). Esto nos permite distinguir claramente el contrato de transporte multimodal de los contratos de servicios de transitarios en base a los que éste actúa sólo como comisionista y de los contratos de transporte marítimo de mercancías al amparo de conocimientos de embarques por los que el transporte marítimo declina su responsabilidad, salvo por el tramo del transporte ejecutado por él mismo.

En este sentido el Convenio TM.NU transmite la esencia misma de la integración de una cadena de transporte basada en un contrato de transporte multimodal y el desarrollo de una operación "puerta a puerta" en la que el operador asume la responsabilidad del transporte desde la puertas del cargador/exportador en el país de origen, hasta la puerta del consignatario/importador en el país de destino.

En tercer lugar y en cuanto al tema de la carga de la prueba, el Convenio TM.NU la hace recaer en el OTM, ajustándose así a las Reglas de la Cámara de Comercio Internacional (Regla 12), al Convenio CMR (art.18) y al Convenio CIM (art.37).

Esta orientación constituye una inversión del régimen establecido por las Reglas de La Haya y un importante grupo de analistas estiman que por este mecanismo, el Convenio TM.NU le impone al OTM un mayor grado de diligencia que lo coloca en una situación de desventaja; al tiempo que consideran positivo que a diferencia de las Reglas de Hamburgo, no



incluya la inversión de la carga de la prueba en el caso de incendio, trasuntándose en un importante esfuerzo por parte del Convenio TM.NU para contener un único tipo de régimen de la carga de la prueba.

En cuarta instancia, tenemos que sobre reclamaciones y acciones, conforme a determinados documentos TM, el reclamante tiene que actuar directamente contra el subtransportista contratado por el OTM, ocasionándole ello grandes problemas en cuanto debe intentar conocer y localizar al transportista subcontratado.

El Convenio TM.NU aclara positivamente esta situación; se dispone que el OTM asume la responsabilidad de la totalidad de la cadena de transporte, independientemente de que el transportista contratado haya sido responsable de cierto daño; pero además se establece que si un reclamante decide demandar directamente al subtransportista contratado, este igualmente sigue facultado para alegar las causas de exoneración y acogerse a los límites de responsabilidad establecidos por el Convenio TM.NU.

En quinto lugar, en lo que tiene relación con el tema de la jurisdicción, algunos analistas indican que las disposiciones del Convenio TM.NU tienen por objeto dar al reclamante, más posibilidades de ejercitar una acción de las que tenía en virtud de las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby, con el objeto de que pueda evitar los inconvenientes derivados de tener que promover el proceso sólo en el país del OTM.

No obstante esta apreciación me inclino a pensar que con estas disposiciones sobre jurisdicción el reclamante, antes que nada, debe averiguar si el OTM cuyos servicios pretende contratar, posee algún activo patrimonial en el país en que se dictaría eventualmente una sentencia o incluso, si ese fallo es ejecutable en el país que el OTM posea ese patrimonio. El Convenio TM.NU no posee disposición alguna sobre la ejecutabilidad de los fallos judiciales, dejando como única opción ante esa eventualidad, ejercer una nueva acción ante otro foro.

En sexto término, con respecto a la prescripción de las acciones, el Convenio TM.NU establece un doble plazo: seis meses para la notificación hecha por escrito y dos años para la acción misma. Varios analistas han afirmado que tal sistema constituye una ventaja enorme para las empresas tomadoras del seguro de la carga, en el entendido de que les ofrece muchas más posibilidades de cumplir una de las condiciones básicas e indispensables de su póliza de seguro. Compartimos la idea.

Finalmente no quiero concluir esta rápida enumeración analítica de algunas innovaciones o consecuencias del Convenio TM.NU. y su eventual implementación, sin antes hacer alguna mención sobre dos temas más que importantes en ese orden de ideas: las faltas náuticas y la avería gruesa.

Con respecto a las faltas náuticas téngase presente que el Convenio TM.NU no regula la cuestión relativa a las mismas, por lo que si entra en vigor este cuerpo normativo, al coexistir con las Reglas de La Haya, un transportista marítimo no podrá ser considerado responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, en virtud de la "cláusula de

exoneración por falta náutica"; y debido a la responsabilidad obligatoria que el OTM asume, se verá impedido de ejercer un derecho de repetición contra aquél por ese daño.

En cuanto a la avería gruesa debe tenerse presente que constituye una vieja tradición del derecho marítimo que, pese a ello, sólo posee un conjunto de reglas relativas a ella elaboradas por el CMI (Reglas de York y Amberes), en donde se establece su concepto en base a un criterio práctico, criterio éste que sostiene que un sacrificio realizado en beneficio de distintas partes, debe ser soportado equitativamente por éstas, en proporción al beneficio que cada una obtuvo por el sacrificio.

Pero además de tipificarse como un medio apto para soportar ciertos sacrificios, debe tenerse presente que la avería gruesa representa también una distribución especial del riesgo del comercio marítimo, que se traduce en las causas especiales de exoneración de que aún goza un armador con arreglo a las Reglas de La Haya (incendio, navegación y manejo del buque, falta náutica); lo cual supone que los riesgos que surgen luego de la partida en condiciones del buque, son compartidos por los interesados en la carga.

En esencia lo importante es retener que en todos aquellos casos en que un contrato de transporte multimodal incluya un tramo marítimo, estas reglas de la avería gruesa serán aplicables en virtud del artículo 29 del Convenio TM.NU.

### Sección 3.- Del Convenio sobre Transporte Multimodal del MERCOSUR

Este Convenio, ratificado como un Acuerdo de Alcance Parcial al amparo del Tratado de Montevideo de 1980, básicamente fue estructurado dentro de los parámetros habituales en que se han formulado los diferentes Convenios o Proyectos de tales a nivel mundial; no obstante debe señalarse algunas precisiones a tener en cuenta cuando se comience a trabajar en la implementación del mismo, fundamentalmente en lo que tiene relación con la responsabilidad del Operador y sus límites.

En primer lugar tengamos presente que el Acuerdo del MERCOSUR, centraliza la responsabilidad del transporte multimodal en el operador por toda la operación consolidada.

Al igual que en la Decisión 331 del Acuerdo de Cartagena, el MERCOSUR estableció el sistema consolidado de responsabilidad por oposición al sistema red. En este último cada segmento de transporte está claramente individualizado, el titular de cada medio de transporte responde por el daño que se haya ocasionado en ese segmento y el operador actúa simplemente como agente de dichos transportistas. En el sistema consolidado en cambio, y tal como lo dice el propio Acuerdo cuando define al Operador de Transporte Multimodal, el operador actúa como principal, no como un agente del expedidor o del transportista.

En segundo lugar llamo especialmente la atención sobre la definición de la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal.

Sabido es que esta responsabilidad puede basarse en un criterio objetivo o en el principio de culpa. Si se adopta un criterio objetivo poco importa si medió o no culpa o dolo de parte del Operador y por lo tanto no se podrá liberar de esta responsabilidad bajo circunstancia alguna. Si en cambio se adopta por la aplicación del principio de culpa, no bastará con que las mercancías estén bajo la custodia del Operador para que opere su responsabilidad; además habrá que probar otras circunstancias y no tan objetivas y sí más bien subjetivas.

Por esta segunda alternativa optó el Acuerdo del MERCOSUR; pero tan importante como determinar esta opción es determinar el exacto alcance que posee, habida cuenta de que el principio elegido para aplicar la responsabilidad de un Operador, posee diferentes grados o matices. En este sentido téngase bien presente que la Decisión 331 del Acuerdo de Cartagena, el Convenio de Naciones Unidas y el Acuerdo del MERCOSUR, establecen el principio de culpa en materia de responsabilidad; pero mientras que en los dos primeros el Operador debe probar "que tomó todas las medidas que razonablemente podrían exigirse" para evitar el hecho, en el Acuerdo del MERCOSUR se libera al Operador de responsabilidad si prueba que no medió culpa ni dolo de su parte.

Por último y dado que el fundamento de la responsabilidad siempre se vincula con los límites de la misma, entiendo imprescindible hacer referencia a ellos. El artículo 13 del Acuerdo del MERCOSUR establece que el Operador de Transporte Multimodal no podrá ser tenido por responsable por una suma superior al límite de responsabilidad que establezca cada país miembro conforme a la declaración formulada en el Anexo I. Y en el Anexo referido, se declaró que ese límite es de 666,67 DEG por bulto o unidad de carga o 2 DEG por Kgm. de peso bruto en Brasil, Paraguay y Uruguay, al tiempo que es de 400 pesos oro por bulto o pieza afectada o de 10 pesos oro por kgm. en Argentina.

Las reflexiones que nos merece la armonización del artículo del Acuerdo de Alcance Parcial del MERCOSUR que establece el fundamento de la responsabilidad del Operador, con el que establece los límites de esa responsabilidad, son las siguientes:

- a) el hecho de que el MERCOSUR haya adoptado un fundamento de responsabilidad siguiendo las líneas matrices del Convenio de Naciones Unidas y un límite de responsabilidad establecido como lo hicieron las Reglas La Haya-Visby, resulta ser una fórmula trascendente. Por esta originalidad se está intentando obtener un sistema uniforme basado en sólidos principios de tradición jurídica civil romanista, con límites de responsabilidad que no afectan aquél delicado y necesario equilibrio que debe existir en toda distribución de riesgos, derivada de una operación de transporte internacional de mercancías;
- b) obtener un sistema uniforme de responsabilidad para toda una región, permite que cada país tenga jurisdicción y competencia para conocer en las reclamaciones que se deriven de la ejecución de un contrato de transporte multimodal, pero a la vez permite que a todas esas reclamaciones se le apliquen iguales principios y condiciones. Este beneficio se pierde si unos de los países, en el caso Argentina, establece límites superiores; automáticamente el Operador regional

será inexorablemente demandado en Argentina, sobre todo si consideramos además la amplia gama establecida por el Acuerdo en materia de Jurisdicción y Competencia. (Art.24).

#### Sección 4.- Conclusión

A manera de síntesis y con el objeto de poder alcanzar el fin determinado para el presente capítulo, concluyamos en que si bien la entrada en vigor efectiva de un Convenio Internacional sobre Transporte Multimodal puede llegar a ser un tema discutible en cuanto a ciertos aspectos de su contenido específico, ya no puede ser motivo de discusión en cuanto su objeto principal: institucionalizar la operación de transporte multimodal.

A medida que el mundo avanza inexorablemente hacia la distribución total de la carga, la necesidad de un régimen común de responsabilidad se hace cada vez más evidente y hasta diría que necesario.

Varios son los efectos que apareja la entrada en vigor de un convenio sobre transporte multimodal internacional (Convenio TM). En ese sentido apunto:

I) En cuanto a la responsabilidad del transportista - Mientras que tradicionalmente la responsabilidad se centró en el transportista actuante, habida cuenta de que la industria del transporte se organizó de tal forma que este era quien confeccionaba el contrato de transporte a utilizarse, en los tiempos actuales resulta habitual y común asistir a un desdoblamiento de la figura del transportista, dando así lugar al transportista contratante (con quien el dueño de la carga acuerda un transporte) y al transportista actuante (quien posee el control operacional del transporte y efectivamente lo ejecuta).

Esta nueva realidad apareja grandes dificultades en la determinación y asignación de la responsabilidad dado que sufre una fragmentación que fomenta una situación anárquica e incontrolable. Al entrar en vigor un Convenio TM, generalmente el OTM será el único responsable por el período total durante el cual las mercancías estén a su cargo, es decir desde la puerta de la fábrica del vendedor hasta la puerta del almacén del comprador, lo cual implica que el dueño de la carga no deberá actuar contra el transportista actuante sino directamente contra el OTM contratado.

II) En cuanto al período de la responsabilidad. - También tradicionalmente la responsabilidad del transportista comienza cuando las mercancías son tomadas por el gancho del aparejo del buque y termina cuando ese gancho las entrega en el muelle de destino (gancho a gancho), principio éste que, previa adaptación, fue recogido por los restantes medios de transporte (aeropuerto a aeropuerto; terminal a terminal; estación a estación). Con la entrada en vigor de un Convenio TM, el OTM se responsabiliza de las mercancías por el período total durante el que ellas están a su cargo; por lo tanto una

operación de transporte multimodal necesariamente contendrá tareas típicas de una operación de transporte tradicional y también comprenderá tareas no incluidas dentro de éstas (almacenamiento, estiba, unitarización y desunitarización, etc.).

III) En cuanto a la subsidiaridad de la responsabilidad del transportista - La legislación del transporte marítimo (énfasis que la del transporte marítimo), tiene la particularidad de ir contra un principio general indiscutible; quien se compromete a efectuar un trabajo se responsabiliza por la actuación de todas las personas comprometidas en el cumplimiento de ese trabajo.

Varias cláusulas de los conocimientos de embarque de los transportistas marítimos desconocen cualquier responsabilidad por la estiba o desestiba de sus propios buques, realizándose estas a riesgo y costo del expedidor/consignatario.

Con la aplicación de un Convenio TM el OTM es plenamente responsable por los actos de empleados, agentes y cualquier otra persona de cuyos servicios haga uso para cumplir el contrato de transporte multimodal que suscribió. Aunque no existe relación contractual entre el expedidor/consignatario y los empleados, agentes y cualquier otra persona cuyos servicios use el transportista para ejecutar el contrato de transporte, va de suyo que es un principio universal que tales empleados y agentes gocen de las mismas excepciones y limitaciones de responsabilidad de que goza el transportista vinculado.

IV) En cuanto a la limitación de la responsabilidad - Es una firme tradición de la legislación del transporte, que la responsabilidad del transportista esté sujeta a límites monetarios, dado que el valor de las mercancías usualmente es desconocida por aquél y por lo tanto, no puede ser tenido en cuenta para establecer el valor del flete a realizarse. Sin embargo en todos los modos de transporte es posible que el expedidor declare el valor de las mercancías y de esa forma, mediante un costo adicional, obtenga el derecho de ser compensado hasta el valor declarado.

Pero en la práctica, es habitual que los expedidores no hagan esa declaración con el objeto de evitar así "el costo adicional" que la misma implica, prefiriendo proteger su mercancía mediante la contratación de un seguro sobre la carga transportada.

Esta es la razón fundamental sobre la que se sustenta el derecho del transportista a limitar su responsabilidad; derecho éste acotado por la eventualidad de que cualquier error u omisión causante del daño o de la pérdida, resulte de algún comportamiento censurable de su parte.

V) En cuanto a la responsabilidad completa. Si bien ciertos convenios de transporte terrestre (CRT, CMR y CIM) y de transporte aéreo, establecen la responsabilidad completa del transportista, estipulando que cuando varios transportistas participan en una operación de transporte responden solidaria y conjuntamente ante el expedidor/consignatario, la tradición de la legislación marítima en esta materia es totalmente diferente.

En este modo de transporte los reclamos tienen que ser dirigidos contra cada transportista involucrado en la operación de que se trate; ergo, el expedidor/consignatario debe tener un comportamiento extremadamente prudente, basado en un acabado conocimiento del transportista y de su domicilio legal constituido.

Aplicándose una operación de transporte multimodal, un Convenio TM, es el OTM quien asume toda la responsabilidad por la totalidad del transporte amparado por el contrato y no podrá pretender, exigir y/o solicitar al reclamante, que dirija su acción de reclamo contra su subcontratista.

VI) En cuanto a los reclamos. En la práctica, bajo el sistema tradicional de transporte segmentado, la principal dificultad para los reclamantes es demostrar que la pérdida o el daño a la mercancías se produjo mientras ellas estaban bajo la custodia del transportista.

La posibilidad de un reclamo exitoso depende, en la mayoría de los casos, de un eficiente control de la carga en ambos términos del período de responsabilidad del transportista y de si se considera una pérdida y/o daño aparente o no aparente. Si la pérdida y/o daño es aparente, es decir observable en el acto de entrega de las mercancías por parte del transportista, éste deberá rechazar la evidencia "prima facie" que constituye el documento de transporte que emitió; si en cambio es no aparente, posee un plazo que varía de 3 a 15 días según el Convenio aplicable, para dar aviso de reclamo.

Todas estas dificultades quedan superadas con un Convenio TM; cualquier reclamo se dirige directamente ante el OTM, quien en primera instancia responde de los reclamos que se le formulen.

VII) En cuanto a la división del riesgo. En la actual legislación sobre transporte de mercancías, existe una división de los riesgos entre los intereses del cargador de la carga y del transportista, con la particularidad de que, debido a las excepciones y a las limitaciones monetarias de la responsabilidad de los transportistas marítimos, los intereses de la carga asumen la mayoría de esos riesgos por pérdida y/o daño, con la consecuente incidencia en materia de costos en virtud de la multiplicidad de acciones judiciales y de seguros y reaseguros que inciden ante esas situaciones.

Con un Convenio TM el usuario garantiza al OTM la exactitud de los detalles sobre las mercancías y en consecuencia, éste asume pacíficamente el riesgo mientras las mercancías se encuentren bajo su custodia.

- VIII) Desde el punto de vista comercial. Comparando la actual situación con la que se daría mediante la entrada en vigor de un Convenio TM, habría una importante incidencia en tres grandes rubros a saber;
- a) sobre la situación del dueño de la carga: si no media daño ni retraso alguno en la entrega pactada los cambios serán escasos; pero por el contrario, de producirse tales daños o retrasos, las diferencias serán notorias y por sobre todas las cosas, el cargador obtendrá una mayor protección. Por otra parte, a diferencia de lo que hoy día sucede, en virtud de los términos de un Convenio TM y del peso relativamente pequeño por bulto de la mayor parte de los cargamentos contenedorizados que conforman el gran volumen del actual transporte multimodal, el cargador conocerá exactamente y con gran seguridad, qué límite de responsabilidad será aplicable en la operación de transporte que contrató;
  - b) sobre la prestación del servicio de un transportista: las empresas de transporte multimodal que deseen ofrecer servicios de transporte multimodal sólo lo harán cuando conozcan perfectamente todos los riesgos en que incurren por ello y cuando estén seguras de tener un completo control sobre la cadena de transporte a utilizar. En otras palabras, en virtud de la entrada en vigor de un Convenio TM, se obtendrá una mayor profesionalización y concientización del transportista habitual;
  - c) sobre el mercado de seguros: cabe suponer que el límite de responsabilidad que establezca o determine un Convenio TM dará lugar a primas de seguros que reflejarán los mismos, toda vez que límites bajos implicarán primas bajas al tiempo que límites altos aparejarán primas altas.

## CAPITULO VIII

### Corolario

Durante los últimos 30 años, la terminología utilizada en la temática del transporte ha cobijado conceptos que van desde "transporte combinado", pasando por "transporte intermodal", hasta la adopción de la designación del "transporte multimodal" usada actualmente.

Ya hemos visto la definición de Transporte Multimodal que se maneja habitualmente, definición que precisamente nos permite afirmar que el uso de dos o más modos de transporte para el acarreo de mercancías en el comercio internacional, no sólo no es algo nuevo, sino que por el

contrario, ha sido una característica habitual de los movimiento de carga entre países cuando debe recurrirse al transporte marítimo, aéreo o ferroviario.

La "novedad" del transporte multimodal no radica, entonces, en el hecho de utilizarse dos o más modos de transporte, sino en que éste se realice como una sola operación, regida por un contrato que establezca la responsabilidad de una sola entidad durante todo el trayecto. Transporte Multimodal es así, una innovación sustancial del concepto de transporte internacional, que cambió el sistema tradicional de transporte puerto a puerto por el servicio integral puerta a puerta y reemplazó el acarreo fraccionado de mercancías en las diferentes etapas de un viaje, por una secuencia organizada a través de distintos modos de transporte desde la fábrica al consumidor.

El transporte multimodal constituye entonces, una verdadera revolución conceptual que, como tal, afecta a todas las instituciones vinculadas directa e indirectamente al transporte internacional en todos los países y que se refiere fundamentalmente al aspecto institucional del contrato que ampara el movimiento y a la responsabilidad de la entidad que emite el documento de transporte multimodal. En efecto, "el problema" de efectuar transporte puerta a puerta por un solo modo, oportunamente fue solucionado con arreglos institucionales que lo permiten realizar por camión (ATIT o CMR) o por ferrocarril (ATIT o CIM). Lo que hacía falta era un convenio que vinculara dichas convenciones o acuerdos con aquellas que establecían la responsabilidad y las condiciones del contrato para el transporte marítimo (Reglas de La Haya y/o de Hamburgo), y que recogiera la tendencia mundial irreversible a unitarizar las cargas y los beneficios previstos por la nueva tecnología a utilizarse.

Los países desarrollados, fundamentalmente los europeos, reaccionaron rápida, eficiente y conjuntamente ante aquella "necesidad", y elaboraron unilateralmente reglas comerciales por las que en la actualidad se rige el transporte multimodal internacional y que, evidentemente, no contemplan los intereses de todos nuestros países latinoamericanos. Sucede que pese a ser reglas comerciales, como tales de aplicación voluntaria, fuera del ámbito jurídico internacional, como la esencia del concepto de transporte multimodal es el aspecto institucional -el contrato único y la responsabilidad directa de la entidad que organiza el transporte en todo su trayecto-aquellas reglas y sus consecuencias, se aplican y se dan en nuestros países; sólo si América Latina no tuviera relaciones comerciales con el mundo desarrollado, ello no sucedería.

Ante esta situación, resulta indispensable para nuestros países participar activamente -no como meros receptores- en la nueva tendencia institucional y aprovechar las modernas tecnologías aplicadas al transporte que, en general, se aplican en el transporte multimodal. Dicha participación no debe concretarse mediante una sumatoria de esfuerzos nacionales, descoordinados y hasta incompatibles, porque con ello sólo se debilitaría aún más la ya delicada situación de nuestro continente en el comercio internacional actual, sino que debe canalizarse en la adopción de normas comunes, disposiciones de derecho internacional público que se traduzcan en una posición firme que resguarde los intereses de nuestra región.



Todas estas verdades incontrastables resultan tan evidente que ni siquiera deben probarse: lo evidente no requiere de justificaciones. Y afortunadamente el MERCOSUR así lo asumió.

Lo que queda de ahora en más es comenzar a trabajar; es hora que todos los sectores involucrados, públicos, privados, laborales, usuarios, productores, comiencen en conjunto a trabajar en la implementación de las normas que ya existen, que están ahí y que nos pueden brindar a corto plazo el incremento necesario de nuestras ventajas comparativas naturales, que nos permita incrementar nuestras exportaciones, nuestras fuentes de trabajo, nuestro comercio internacional y en definitiva, nuestra economía.

Una etapa inicial acaba de culminar. Un gran esfuerzo técnico, con luces y sombras como toda obra humana, pero impregnado de sincero sacrificio y de un notorio espíritu integracionista, logró elaborar un Convenio Internacional en materia de transporte multimodal internacional de mercancías que acaba de ser ratificado como un Acuerdo de Alcance Parcial al amparo del Tratado de Montevideo de 1980 (ALADI), por lo cuatro Estados Parte del MERCOSUR.

Pero a pesar de conocer y reconocer esos esfuerzos con total propiedad, no puedo dejar de pensar que sólo es eso: un esfuerzo inicial, enorme sí, pero que sólo significa haber dado el primer paso sólido en un camino verdaderamente sinuoso y lleno de problemas.

Esa convicción me llevó a decidir la elaboración de este documento con el objeto de brindar en una especie de compendio calificado, en una sola opción, todos aquellos elementos fundamentalmente jurídico-operacionales que sin duda colaborarán a una toma de conciencia, a una familiarización más que necesaria ante la trascendencia actual, para nuestro país y para nuestra región, que posee el nuevo enfoque del transporte internacional de mercancías a nivel mundial: la multimodalidad.

Después de haberse limitado casi exclusivamente a las rutas comerciales entre los países industrialmente desarrollados, la unitarización y contenedorización de las cargas se ha impuesto también en las rutas que unen a aquellas naciones con los países en vías de desarrollo. Y todo ello en un contexto económico mundial en el que o se incrementa el intercambio comercial o se aborda el colapso total. En consecuencia todos nuestros países, a pesar de poder acceder a los beneficios derivados de las ventajas de un transporte multimodal de puerta a puerta, rara vez pueden lograrlo en tanto y en cuanto rara vez los contenedores van más allá de los límites del puerto. Las infraestructuras institucionales y físicas, las instalaciones portuarias, la composición de las cargas, los sistemas de distribución física, los métodos de manipuleo, los factores de capital y mano de obras, todo, todo ello, obsta a que una operación de transporte multimodal internacional y por lo tanto sus beneficios, queden en los muelles de nuestros puertos y no puedan traspasar sus recintos físicos.

Corolario: somos meros receptores, puntos finales de operación, sólo eso.

Los beneficios aún continúan siendo de otros y lo continuarán siendo mientras no cambiamos radicalmente nuestra actitud.

Porque en definitiva es eso, un problema de conciencia y actitud.

Ya identificamos nuestras carencias; ya tenemos los medios institucionales jurídicos internacionales necesarios.

Sólo falta trabajar y éste es el paso cualitativamente más importante; es la diferencia entre el desarrollo y el subdesarrollo.

La verdad hay que enfrentarla.