

El Transporte Multimodal: una nueva modalidad contractual, su aplicación regional.

Moiraghi de Pérez, Liliana E.

Facultad de Derecho, Cs. Sociales y Políticas - UNNE.

Av. Libertad 5470 - (3400) Corrientes - Argentina.

Tel./Fax: +54 (03783) 429686

E-mail: moiraghi@dch.unne.edu.ar – lilianamoiraghi@ciudad.com.ar

INTRODUCCION

En la actualidad a causa de la globalización aumenta la trascendencia del intercambio de información, las telecomunicaciones, y el transporte cumplen un rol fundamental para lograr una eficaz circulación y distribución de personas y cosas.

Hoy más que nunca el desarrollo de una región depende de sus relaciones con las restantes a través de medios de transportes ágiles y eficaces.

Según el espacio físico donde se lleve a cabo el transporte puede adoptar diferentes modalidades ellas son: terrestre, marítimo, aéreo, la combinación de todos estos modos se denomina transporte multimodal.

La tecnología y desarrollo de un estado deben planificarse dentro de un marco que actualmente torna indispensable la consideración de éste tipo de transporte.

La extremada competitividad de los mercados ha convertido al transporte en uno de los ejes principales de las decisiones del comercio internacional. En los esquemas de integración también se verifica una interesante evolución respecto de la importancia del transporte, en cuanto se diversifica y se potencia la concurrencia de los socios al mercado regional, y aumenta la competencia. El costo del transporte se hace estratégico para el aprovechamiento de las preferencias arancelarias.

Al combinarse distintas formas de transporte se plantean serias dificultades en cuanto a su implementación debido a que cada una se rige por su régimen legal específico, y podría generar conflicto de leyes.

ANTECEDENTES Y CONCEPTO

La evolución y el desarrollo multimodal se ha manifestado con intensidad a partir del año 1960. Como antecedente más destacable podemos citar el “ **Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías**”, aprobado en Ginebra en 1980, cuyo mérito obedece a su estructura metódica, aunque no ha sido aprobado por nuestro país, lo que determinó que hasta 1998- fecha en que se sanciona la ley 24921- no contáramos con una regulación específica sobre transporte multimodal, ahora vigente junto con el Acuerdo sobre Transporte Multimodal en el ámbito del MERCOSUR.

Junto con la aparición del contenedor como instrumento hábil para el traslado de carga, surge este modo de transporte como una necesidad técnica que facilita dicho traslado.

El proceso de unitarización de cargas protagonizado principalmente por el contenedor, sin perjuicio de la existencia de distintas técnicas desarrolladas a partir de otros elementos como: el pallets, bultos preligados, trailers, barcasas para buques lash, determinó condiciones óptimas para el manipuleo mecánico y transporte de cargas. Sin embargo, esta avanzada tecnología no puede alcanzar por sí sola las ventajas que posibilita en cuanto a economía de costos, tiempo y seguridad tanto para la s mercaderías como para las personas que operan la carga, sino que es necesario que el proceso se encuentre acompañado de una legislación acorde con las nuevas circunstancias.

Concepto de Transporte Multimodal

Conforme la Conv. de las Naciones Unidas de 1980 sobre Transporte Internacional Multimodal de Mercancías, el Transporte Multimodal se define así: "El transporte de mercancía utilizando, al menos dos modos de transporte diferentes, cubierto por un contrato de transporte multimodal, desde un sitio en un país donde el operador de transporte multimodal se encarga de ellas, hasta un sitio designado para entrega, situado en un país diferente"

Que es un Operador de Transporte Multimodal? "... cualquier persona que a su propio título o por interpuesta, efectúa un contrato de transporte multimodal. y que actúa como principal, no como agente ni en nombre del consignatario ni de los transportadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y que asume la responsabilidad por el desarrollo del contrato."

Clasificación de OTM

Vessel Operating MTO: Son los mayores OTM si se tiene como base los activos involucrados en el negocio y el número de transacciones son básicamente Armadores, que se involucran en la compra o contratación de servicios adicionales en otros modos de transporte, aéreo, por carretera por ferrocarril, con el fin de ofrecer a sus clientes las ventajas del servicio "puerta a puerta" - en reemplazo del anterior sistema donde solo se ocupaban del tramo "puerto a puerto"

Non - Vessel Operating Multimodal MTO: Contrario a los anteriores, en este caso el operador no es un Armador - propietario del buque- pero es propietario de otro modo de transporte y contrata los Servicios de la empresas navieras. El mismo fin de ofrecer servicio "puerta a puerta " en reemplazo del anterior servicio que era "puerta a puerto" es la motivación que impulsa a estas empresas para vincularse al sistema Multimodal.

Transporte Unimodal: Es el efectuado usando un modo de transporte, por uno o más transportadores, los cuales pueden utilizar un solo B/L para todo el proceso, que es denominado " through B/L ", o pueden utilizar un B/L para cada tramo de acuerdo al contrato.

Transporte Intermodal: Utiliza diversos medios de transporte, pero uno de los transportadores organiza todo el proceso, de acuerdo a la distribución de la responsabilidad, son empleados los documentos de transporte.

Transporte Segmentado: Cada transportador se responsabiliza por su segmento, utilizando documentos apropiados y diferentes en cada caso.

Transporte Multimodal: El MTO que organiza el transporte, se hace responsable por todos los trayectos y expide un Documento de Transporte Multimodal.

Transporte Combinado: En este caso, el mismo vehículo transportador, utiliza una combinación de modos, carretera, ferrocarril y fluvial por ejemplo.

Autonomía de sus reglas.

Algunos autores sostienen el carácter autónomico de las reglas del Transporte multimodal, en razón de las diferencias que median entre este acuerdo y el contrato de transporte de mercancías por un modo determinado: el combinado o sucesivo. Algunas caracterizaciones como ser las relaciones entre el cargador o el expedidor de la mercadería y el responsable de organizar su transporte en diferentes modos hasta su entrega en destino al consignatario, justificarían este criterio. Por otra parte, el concepto de "transporte en sentido técnico" (el simple desplazamiento de vehículo) encuentra en los avances de la ciencia aplicada a la traslación de mercancías (unitarización) cierta fisonomía particular.

Evolución histórica:

Después de la Segunda Guerra Mundial la necesidad de reconstruir los países devastados con el máximo de ahorro, así como también de maximizar la eficiencia en el transporte, hace necesario incorporar la unitarización en el transporte y aparecen nuevos tipos de buques, porta contenedores, multipropósitos, lash,o porta gabarras, roll-on ,roll-off, que cambian las características de la industria marítima y de la legislación internacional.

El cierre del Canal de Suez, completa la revolución iniciada con los sistemas de unitarización. Se desarrollan corredores combinando práctica y eficientemente el modo de transporte marítimo con el terrestre como por ejemplo el ferrocarril, desarrollándose el "Transiberiano", el Delphi (Alemania, Hamburgo, Bremen), paralelamente verdaderos cinturones carreteros en todo el mundo integran al camión con los restantes modos de transportes. Los puertos que son estaciones de transferencia de cargas de un modo a otro de transporte debieron adecuarse a las nuevas tecnologías (grúas, muelles especiales, plazoletas, depósitos, equipos para desplazar paletas o contenedores) a riesgo de perder cargas que irían a aquellas terminales que contaran con los elementos requeridos por las nuevas modalidades del transporte.

El transporte multimodal: una nueva modalidad contractual

Tradicionalmente la forma contractual entre los diferentes modos de transporte intervinientes son:

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

C = cargador

T1 = transportador unimodal: carretero

T2 = transportador unimodal: marítimo

T3 = transportador unimodal: ferroviario

$(C-T1)$, $(C-T 2)$, $(C -T 3)$ representan los diferentes contratos unimodales para llevar las mercaderías de un punto de origen a otro de destino (**house to house**) el cargador debe celebrar tres contratos, con la intervención del forwarder o agente transitario que actúa como mandatario y organiza y formaliza el transporte en nombre del cargador.

En el contrato multimodal la configuración del contrato es la siguiente:

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

C = cargador; OTM= Operador de Transporte Multimodal; y T1; T2;T3; los respectivos transportadores unimodales.

En consecuencia existe un solo contrato celebrado entre el cargador y el OTM, siendo éste el que asume por cuenta y riesgo propio el transporte de la totalidad de la cadena que une los diferentes modos y la entrega en destino de la mercadería al consignatario

Hoy el contrato se instrumenta en un solo documento, que facilita la negociación de la carta de crédito abierta por el importador para pagar el precio de la mercadería adquirida en otra plaza. **Anteriormente** el cargador -exportador debía esperar recibir el conocimiento de embarque a fin de poder cobrar su crédito, varios días después de la salida de la mercadería de su punto de origen, con lo que significa esto en los costos finales de la operación.

Otra consecuencia positiva radica en la total responsabilidad que asume el **OTM**, por el resultado esperado por el cargador, que la carga llegue a destino y sea entregada al consignatario indicado, simplificándose el cobro de posibles pérdidas, retrasos o daños que podrían darse a la mercadería y especialmente cuando no se podían determinar en qué etapa se dañaron, sumado a esto las diferentes legislaciones según los tipos de transportes, que podía generar distintos tipos de responsabilidades.

Ventajas y desventajas del transporte multimodal.-

Se ha dicho que **presenta ventajas** desde el punto de vista de la unitarización, aprovechando el contenedor, en lo que se refiere al manejo de la mercadería y las formas contractuales. Además se le da seguridad a la carga y la mayor celeridad del transporte.

En efecto con la aparición del contenedor se evita la manipulación de la carga, con el consiguiente beneficio de que se den menos averías o pérdidas/ daños en las mercaderías y esto trae también la ventaja que disminuye el costo del seguro. La carga y descarga se ha simplificado porque en la mayoría de los casos se realiza en forma mecánica y rápida. La transferencia de la carga, las estadías, son más cortas y los trámites portuarios se simplifican, por todo ello se beneficia el cargador.

Desventajas:

Entre las desventajas se pueden mencionar: **1) el impacto económico; 2) el impacto social; 3) el debilitamiento del estado en cuanto a su poder de regulación y aplicación de una política de transporte.**

El impacto económico: que produce la instalación de un sistema de transporte que genera un cambio y necesidad de adaptación a una nueva tecnología empleada, que requiere y exige una infraestructura adecuada que pueda compatibilizar con los sistemas preexistentes (muelles, grúas pórticos, elementos de movilización de los contenedores, buques, playas). Los costos que representan estas modificaciones que debieron hacerse para adaptar los elementos existentes a las nuevas tecnologías, el menor valor o la obsolescencia que presentan bienes de uso que no han sido totalmente amortizados, constituyeron el mayor problema para los países en desarrollo. Una de las soluciones que se ha visto como válida es la de la privatización de las terminales.

Las economías de nuestros países en vías de desarrollo que presentan una fragilidad e imposibilidad de enfrentar estos avances tecnológicos con rapidez son un freno para la adaptación a los requerimientos del mundo y por lo tanto también se afecta el comercio exterior y la fuerzas productivas del país.

Además también es de hacer notar que nuestro tráfico comercial de exportación de cargas no se caracteriza por la movilización de la mercadería unitarizada que impide alcanzar economía de escala con el uso de contenedores.

El impacto social: lo han sufrido todos los puertos, el estibador ha sido desplazado, y miles de trabajadores portuarios han pasado a ocupar la categoría de desocupados, generando esto un problema social en el país. La necesidad de capacitación que requieren las nuevas tecnologías, demanda un número marcadamente inferior de personas con alta capacitación, colaborando también a que se note la menor cantidad de personas operando en los puertos.

El OTM normalmente una empresa subsidiaria de los consorcios mundiales, organizará el transporte conforme a sus intereses, que no son generalmente concordantes con el del país que genera el comercio y el servicio de transporte relativo. La cadena de transporte será armada y efectivizada conforme a la iniciativa y el control de que disponga el OTM.

El principio según el cual un país debería participar en el transporte de la mercadería que genera su comercio exterior con sus propios modos , dominante en las décadas del 60 y 70 en las Naciones Unidas, que favorecían el desarrollo de los países emergentes, se encontrará debilitada. La posibilidad de elección de aquellos por el cargador cedería a favor de los que eligiese el OTM cocontratante de ello puede resultar un costo mayor de los servicios que seguramente afectará el comercio de los países en desarrollo y sus balanzas de pagos.

También se anota como una desventaja las condiciones de embarquen que resultan del transporte multimodal internacional, debido a que al trasladar al interior los puntos de origen y de destino de la cadena del transporte, los OTM podrían perjudicar a los países en desarrollo donde normalmente se utilizan las cláusulas CIF para las importaciones y las FOB para las exportaciones. Dado que la elección del OTM corresponde al vendedor o comprador extranjero, los gastos adicionales a que de lugar el transporte interior, que irían incluidos en la tarifa del operador constituirán un elemento importante del costo total e irán también en perjuicio de la balanza de pagos. Circunstancias s estas que le hacen mucho daño económico a un país que pretende crecer como el nuestro.

El transporte multimodal en América Latina.

Desde la década del 60 en adelante se empiezan a notar mecanismos de integración jurídica, asociados a proyectos de integración física de los estados. Se han formado bloques regionales y subregionales, se desarrollan interconexiones bioceánicas como vinculaciones fronterizas e intrazonales que propenden a la integración de la cadena del transporte, esto es el desarrollo del transporte multimodal.

Aparece con estas realidades las necesidades de adecuar las legislaciones, armonizar o reemplazar las nacionales mediante el proceso de unificación con la adopción de normas comunitarias.

Esta actividad se desplegó en tres foros: 1) reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur, transformada luego en Conferencia de Ministros de Transporte y Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur; 2) en la reunión de Ministros de Transporte y Comunicaciones y obras Públicas de los países miembros del Acuerdo de Cartagena; 3) en el MERCOSUR.

Se lograron acuerdos y se trató de implementar políticas y acciones tendientes a mejorar y modernizar la capacidad de infraestructura y la prestación de servicio de transporte y comunicación cuya insuficiencia y altos costos impedían la rápida adaptación entre los centros de consumo como también la eficiente circulación de mercadería afectando la competitividad del mercado subregional.

El Tratado de Asunción aprobó en Ouro Preto /94 el Acuerdo de Transporte Multimodal en el ámbito de del MERCOSUR, protocolizado en Montevideo, en el mismo año, constituyéndose a partir de ese momento el Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de mercancía.

Legislación aplicable a nuestro país.

La ley 24921 fue sancionada el 9 de diciembre de 1997, promulgada el 7 de enero de 1998, y publicada en el Boletín Oficial el día 12 de enero del mismo año.

Del análisis pormenorizado y exegético no me ocuparé en esta oportunidad sino sólo remarcar algunos puntos de la legislación vigente.

Formula una serie de definiciones inocuas siguiendo conceptos ya establecidos en otras legislaciones internacionales, lo cual podría traer aparejado algunos inconvenientes. Instauro un sistema de responsabilidad híbrido producto de la composición de elementos de distinta naturaleza.

La limitación de responsabilidad, para el OTM se considera disvalioso e incorrecto de ser aplicable.

También se marca una técnica legislativa poco adecuada, especialmente en lo que se refiere al casuismo exonerativo del sistema de responsabilidad utilizado en el art.21; la imprecisión legislativa en materia registral y la omisión de establecer las sanciones en caso de incumplimiento de las registraciones correspondientes; excesivo dominio del derecho marítimo, entre otras cosas.

CONCLUSION

El transporte multimodal es muy importante para el desarrollo y crecimiento de los pueblos, porque permite a los productores, llegar a lugares donde antes les era imposible o muy difícil, pero debe ir acompañado de un crecimiento en las legislaciones y en ésta materia la Argentina sancionó su ley pero la misma adolece de algunos inconvenientes que podrán ser salvados en el futuro, sin perder de vista los intereses de todas las partes involucradas, y que el desarrollo de los pueblos no se logrará si previamente no se logra el desarrollo de los hombres que forman parte de esa población que quiere crecer.

No debemos caer en la justificación del viejo adagio romano “*iuris factio iuris oritur*” es decir que de los hechos nace el derecho, si este derecho no va acompañado de una adecuada política y técnica legislativa que a veces es deficiente por situaciones de imprevisión o por intereses políticos en juego.-

BIBLIOGRAFIA

Ravina , Arturo Octavio y Zucchi, Hector : “ Régimen del Transporte Multimodal” Ed. Abeledo Perrot 1999.-

Ray, José Domingo: Derecho de la Navegación. 1993. Informe de la UNTACD” Unitarización de Cargas” TD 1B.C 4175, pag, 14.

Zucchi, Hector, “Transporte Multimodal” publicado den la Revista Jur. LL Bs. AS. 1993.

Simone, Osvaldo Blas, “ El, Transporte Multimodal” en el Ambito Regional y Nacional” LL Bs- As. 1987.

Aguirre Ramirez, Fernando – Fresnedo de Aguirre, Cecilia “ El Transporte multimodal en el Derecho Internacional Privado y comunitario.-En Transporte Multimodal, IAIES, Bs. AS. 1997. “El Transporte Multimodal y los proyectos de Conv. actualmente en estudio” en Primer Encuentro del Cono Sur sobre Transporte Multimodal. Lerne. 1990.-

Romero Basaldúa, Luis, “ Responsabilidad del Transportador de Mercaderías por Agua” Marcos Lerner. Córdoba 1985.

www.gestiopolis.com. “Transporte Multimodal y, Transporte unimodal”

www.grupodiel.org.

www.nuestromar.com.

wwwbuenosairesport.com.ar

wwwelfaroderecho.com.

wwwalca.ftaa.oas.org.