

TRANSPORTE MULTIMODAL

Diego Eduardo Bissaro Fava¹

El Transporte Multimodal, no solo es una expresión moderna del transporte, sino que principalmente es una forma eficiente y adecuada, a los nuevos requerimientos del mercado.

Resumen

Introducción. La evolución del transporte intermodal, sus beneficios en la logística y su aporte al transporte sustentable. Modos de Transporte. Transporte Intermodal antes del Contenedor. Política de otros países aplicable a la Argentina. EL objetivo del Transporte Intermodal. Conceptos y reglamentación: Marco Jurídico, definición de transporte multimodal internacional. Necesidad del Transporte multimodal. Conclusión.

Introducción

El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicios de mercancías. Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas. En el siglo XX la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes ha dado un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público y de mercancías, así como la exportación a terceros países. Con el crecimiento económico de los últimos años se espera que Brasil y Argentina alcancen en poco tiempo cotas de utilización de vehículos al mismo nivel que los países más desarrollados.

¹ Ayudante ad-honorem de la cátedra B de Derecho Agrario de la Energía, Mineral y Ambiental. Abogado. Becario de Ciencia y Técnica UNNE, bajo la dirección de la Dra. Magister Alba Esther de Bianchetti y la co-dirección de la Dra. Lilita Moiraghi. Actualmente con Beca de servicio en la cátedra "B" de Derecho Agrario.

El transporte de la madera se ha venido realizando tradicionalmente utilizando las corrientes fluviales, los ferrocarriles y camiones, siendo este último el más viable. Hoy día las actividades de maderero y transporte representan, en general, una proporción importante del costo de la madera rolliza puesta en la planta. Se estima que entre el 40 y 50% de los costos por unidad de volumen puesta en la planta corresponden a actividades de transporte. En esta realidad se justifica la búsqueda de procedimientos y herramientas de análisis que permiten innovar la gestión tecnológica del transporte forestal y mantener las ventajas económicas que nuestros productos forestales presentan en mercados internacionales.

El transporte de los productos forestales es un problema de relevancia creciente para las empresas forestales. En pocos años será necesario transportar volúmenes que, por lo menos, triplicarán los niveles actuales, en donde la eficiencia de los sistemas de transportes será un factor crítico en la viabilidad de los proyectos industriales que hoy se gesten. Diariamente en la faena de cosecha forestal se deben transportar distintos productos en trozos desde los orígenes en predios a diferentes destinos: aserraderos, plantas de celulosa, canchas y puertos. Este transporte se efectúa por medio de camiones de distintos tipos y clases los que son subcontratados y se tiene establecido un convenio tarifario con ellos.²

El productor forestal o industrial cuenta hoy con dos opciones básicas para el transporte interno de su producción; los modos carreteros y ferroviario. El modo fluvial utilizado en otra época para la importación de madera desde el norte de la república, hoy día no es muy utilizado.

Pensando en la futura problemática de la relación demanda y transporte de los productos forestales, nos parece adecuado incursionar en este tema de investigación para proponer de ese modo una vía más rápida y eficiente para el transporte forestal.

La evolución del Transporte Intermodal, sus beneficios en la logística y su aporte al transporte sustentable

El transporte intermodal no se podía usar eficientemente en ningún lugar del mundo. Hasta los años 1970-1980 había problemas operativos pero también muchos marcos regulatorios impedían una eficiente aplicación; es decir, falta-

² Aguirre Ramírez, Fernando y Fresnedo de Aguirre, Cecilia, *El Transporte Multimodal den el Derecho Internacional*, T. I.

ban políticas. El contenedor que fue la primera solución, que se inventó en los Estados Unidos, el país que más atención presta a la importancia del transporte y la economía. El uso masivo de contenedores en todo el mundo, tuvo un impacto fundamental en las reducciones de los costos del transporte. Fue la base de la moderna logística y posibilitó la globalización.

En los años cincuenta Estados Unidos tenía las mejores carreteras, la red más densa de ferrocarriles, la marina mercante y compañías aéreas más modernas del mundo, pero muchos opinaban que su sistema de transporte tenía grandes fallas por las excesivas regulaciones y limitaciones de la competencia.

El inventor del contenedor fue un camionero de larga distancia, que exploró en 1955-1956 todas las alternativas para bajar sus costos; con su invento comenzaron las soluciones operativas para mejorar el transporte intermodal, pero todavía quedaban los obstáculos de los marcos regulatorios de esa época. Recién en 1979 una comisión del congreso de EEUU formuló las primeras reglas para aplicar una política de transporte intermodal. Paralelamente a las mejoras en el sistema de transporte comenzaron en los EEUU los estudios para hacer más eficiente todo el sistema de la distribución física introduciendo: mecanización de los manipuleos, normalización de embalajes y unidades de carga, uso de computadoras y depósitos inteligentes. Con estas acciones EEUU reforzó su liderazgo en el mundo en los años 70.

A fines de los años 80 comenzaron las preocupaciones mundiales por los efectos negativos del transporte sobre el medio ambiente; empezaron los estudios mundiales y las propuestas para desarrollar sistemas de transporte sustentables. Estas preocupaciones fueron creciendo y es por eso que hoy día se intensifican en todo el mundo las acciones para fomentar el transporte intermodal.

Para explicar lo que es transporte multimodal vamos a ver que es un régimen de responsabilidad del transportista, transportista contractual, transportista efectivo, transporte segmentado y transporte multimodal.

Modos de Transporte

Se dividen según el elemento natural (el ambiente) que soporta el transporte:

1. La tierra – Modo terrestre.
2. El agua – Transporte por agua.
3. El aire - Transporte por aire.
4. A esto agrego un cuarto modo: el transporte por cañerías.

Los modos terrestre y acuático se subdividen en transporte terrestre por carretera y por ferrocarril; y el transporte por agua en transporte por mar y por vías navegables del interior. Estas subdivisiones se consideran como diferentes modos cuando hablamos de transporte intermodal. En cuanto a los medios de transporte son los vehículos utilizados, por ejemplo: el camión, el acoplado, el vagón del ferrocarril, el buque, la barcaza, el avión, el Road-Railer (que funciona como camión en carretera y como tren sobre vías férreas).³

Transporte Intermodal antes que el Contenedor

Todos los manipuleos eran manuales, bulto por bulto, lo que tenía altos costos y se producían muchas roturas; la coordinación entre los sucesivos transportes era difícil y muchas veces el proceso necesitaba almacenajes lo que aumentaba los costos y las pérdidas de tiempo. Esas ineficiencias de las transferencias entre modos fue un gran problema y limitaba mucho su uso. Como ya señalamos anteriormente el contenedor cambió notablemente esta situación. Estados Unidos es un país con grandes distancias que fue desarrollado primero por los ferrocarriles y es importante observar que nuestro país (Argentina) tiene muchas similitudes en este sentido y que merecen ser observadas.

Entre 1870 y 1930 los ferrocarriles privados de Estados Unidos habían construido una excelente red que se extendía desde la costa Atlántica a la costa Pacífica y desde el norte hasta el sur cuando todavía había pocas carreteras los ferrocarriles privados ejercían en muchos casos monopolios y para proteger a los usuarios contra los excesos de los monopolios del transporte se creó un ente regulador: la ICC o “Interstate Commerce Commission” (la comisión para el comercio entre los estados de la unión).

Estados Unidos en los años cincuenta después de la segunda guerra mundial se había desarrollado como la primera potencia del mundo y fue el país de las innovaciones y por razones estratégicas había desarrollado un excelente sistema de carreteras, sin peajes y había quedado una enorme cantidad de camiones de la guerra que se vendieron baratos a ex-combatientes, situación esta que favoreció la competencia con los ferrocarriles privados.

³ Silingardi, Gabriele y Lana, Anton Giulio (1998) *El transporte multimodal*. Colombia: Universidad Externado de Colombia. Latorre Perea Santiago (traducción).

Malcom McLean era un camionero, fue uno de los aspirantes a “operador de transporte”, en los años 30 había comprado su primer camión y entregaba personalmente las cargas en el puerto de Nueva York pero en los años cincuenta ya era dueño de una gran empresa de camiones y hacia transporte por camión de Nueva York a Houston, en 1955 ya competía fuertemente con el ferrocarril, pero internamente consideraba que no tenía sentido. Cuando él hacía los cálculos de sus gastos para llevar carga por camión en esa larga distancia, de combustible, chofer y desgaste, etc.

Le resultaba claro que se podría reducir los costos, aprovechando al ferrocarril para mercaderías donde el tiempo no importaba tanto. En 1956 McLean pensó en desarrollar el sistema en gran escala junto a los ferrocarriles para llevar sus cargas de Nueva York a Houston; pero los ferrocarriles no aceptaron la propuesta, entonces la otra alternativa que le quedaba fue el mar. Pensó como podría llevar sus camiones en buques, lo que en realidad no tenían su simpatía por la ineficiencia de los manipuleos de la época y que fue una de las causas por la que casi desaparece el transporte de cabotaje en los Estados Unidos.

Su primera idea fue usar un sistema auto-rodante (Roll on – Roll off). Después de la Segunda Guerra Mundial quedaban muchas barcasas de desembarque con rampas, Landing-Boats, estos buques eran muy baratos y podía comenzar su nuevo sistema con esos buques, donde podía subir los camiones a bordo, después pensaba construir buques especialmente diseñados para su tráfico.

Luego McLean compró la “Pan-Atlantic Steamship Corporation” y construyó plataformas en las cubiertas de los barcos petroleros con la idea de llevar sus acoplados completos en cubierta, hizo construir acoplados con refuerzos y desarrolló aparatos para lingarlos, para poder ponerlos en la cubierta de los barcos petroleros. Pero mejoró la idea, decidió llevar solamente la caja de carga del camión (el tráiler) y dejar los bogies (ejes con ruedas) en tierra en el puerto de carga y poner sus tráileres con la carga, otra vez sobre bogies en el puerto de descarga.

Junto con el fabricante de furgones Fruehauf, continuó el desarrollo y finalmente se hizo un nuevo tipo de acoplado donde se podía separar fácilmente la caja de carga del bogie. Tuvo un rotundo éxito, McLean introdujo la idea de transporte intermodal como “casa a casa”, el tráiler se llenaba en origen y se vaciaba en destino. Así probó que con un transporte marítimo se podía bajar los costos entre Nueva York y Houston, que normalmente se hacía por ferrocarril o excepcionalmente por camión, como lo hacía él. En 1963 cada vez más armadores americanos y europeos se interesan por el sistema para el tráfico entre EEUU y norte de

Europa y deciden buscar un módulo internacional normalizado: ISO o Intern Standardization Organisation (Instituto Internacional de Normalización), de ese modo si los contenedores serían normalizados se podrían desarrollar equipos de manipuleo con pemos giratorios normalizados y se podrían colocar grúas “buque-tierra” en puertos en vez de que cada buque tenga que tener grúas y hacer terminales de transferencia y de ese modo hacer transporte intermodal y compañías de leasing.

Por la facilidad de transferir un contenedor de un modo de transporte a otro, se eliminaron muchas de las dificultades que existían antes para el transporte intermodal y se comenzaron a bajar los costos totales del transporte marítimo y terrestre. A partir de los años 80 se comenzó a usar masivamente en todo el mundo.⁴

Política de otros países aplicable a la Argentina

En 1976, en EEUU, se creó en el congreso la (“National Transportation Policy Study Commision”), bajo la dirección de 6 senadores, 6 diputados y 7 técnicos nombrados por el presidente y encontraron que había 17 comisiones del congreso y 52 agencias federales, casi todas para solucionar problemas pero no para cubrir futuras necesidades del transporte. Trabajaron sin coordinación en 1000 proyectos, siendo que todavía quedaba mucho antagonismo entre ferrocarril y camión, y no se aprovechaban las ventajas específicas de cada modo, habiendo muchas deficiencias en los sistemas que se aplicaban. Estudiaron cómo podrían mejorar los sistemas de transporte y por primera vez se hizo en los EEUU un estudio de las necesidades a largo plazo; formularon 8 recomendaciones que marcaron los primeros pasos para desarrollar políticas de transporte intermodal.

En 1980 comenzaron con la 1ª necesidad: preparar un terreno parejo de competencia, planear sistemas intermodales antes que enfoques intra-modales (no pensar por separado), reducir las regulaciones económicas del gobierno, dar un trato igual por parte del gobierno para los distintos modos de transporte, aumentar la competencia y mejorar la eficiencia, dejando actuar las fuerzas del mercado, análisis económico, efecto del transporte en la economía, perfeccionar las organizaciones gubernamentales y usar al máximo el sector privado.

Para hacer más eficiente los transportes se aprobaron dos importantes leyes que desregularon las actividades para nivelar el terreno de la competen-

⁴ Rubiato Elizalde, José María, *Mejores Prácticas de Transporte Intermodal en las Américas: estudio de casos de exportaciones del MERCOSUR al NAFTA*. T. 1, pág. 55.

cia: la ley de transporte por automotor (Motor Carriers ACT) y la ley de ferrocarriles llamada (Staggers Rail ACT). La nueva ley de ferrocarriles redujo por fin las excesivas regulaciones del ICC en los ferrocarriles privados; se puede decir que estas leyes fomentaron las innovaciones en el transporte terrestre, se eliminaron las reglas que impedían cooperaciones y comienzan a acercarse las partes, comienza la complementación entre operadores y entre modos, se forman operadores de transporte que tienen camiones y ferrocarriles.⁵

En 1982 se promulgó la ley de asistencia al transporte terrestre, con lo que nuevas normas de vialidad aumentan medidas de camiones. Estos cambios aumentaron la eficiencia de todo el sistema de transporte de los EEUU. Esta ley garantizaba los fondos necesarios para hacer la nueva infraestructura en los 7 años siguientes, desde 1992 hasta 1998, en los presupuestos anuales, asegurando los fondos de los 7 años siguientes se demostró que había un claro objetivo: impulsar el transporte intermodal.

En 1999 los ferrocarriles tenían 35% menos de vías 32% menos locomotoras, 60% menos empleados que en 1980. La productividad de ferrocarriles se triplicó en ese periodo y el 80% de esta mejora fue trasladado a los usuarios. Estas cifras demuestran que los pasos que se tomaron hicieron más eficiente el transporte y bajaron los costos de la logística en los EEUU.

El objetivo del Transporte Intermodal

Combinar de la forma más eficiente posible el uso de los modos disponibles: buscar la combinación más económica y que menos agrede al medio ambiente, que resulte en el menor uso de combustible por unidad por km transportada, que cause la menor contaminación posible, que cause la menor congestión posible, que produzca un mínimo de accidentes.

El transporte intermodal requiere adecuada infraestructura, caminos, ferrocarriles, canales y terminales, material rodante adecuado, un uso intensivo de tecnología informática, una competencia pareja entre modos (mismas condiciones – reglas y leyes claras), una efectiva cooperación entre operadores de distintos modos, respaldo efectivo de autoridades, respaldo efectivo de empresarios, especialistas con gran conocimiento de los circuitos y posibles combinaciones.

⁵ Popolizio, E. (1970) “Algunos Rasgos de la Geomorfología del nordeste Argentino”. En: Suplemento Bol. Soc. Arg. de Bot. 11.

Conceptos y reglamentación: Marco jurídico – Definición de transporte multimodal internacional

Marco jurídico

En consideración a los requerimientos del comercio internacional, la Asamblea General de las Naciones Unidas, en 1978, convocó a una Conferencia de Plenipotenciarios para elaborar un «Convenio de Transporte Multimodal Internacional». La Conferencia se reunió en noviembre de 1979 y en mayo de 1980. En ambas reuniones se contó con la participación de 77 países, entre ellos, Colombia. Adicionalmente se contó con la participación de organismos especializados, intergubernamentales y no gubernamentales. La Conferencia preparó el «Convenio de las Naciones Unidas para el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías», y fue adoptado, por la misma, el 24 de mayo de 1980.

El Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal estableció las condiciones generales de los Contratos de Transporte Multimodal, la Reglamentación para los Operadores de Transporte Multimodal, las responsabilidades en la operación y los requisitos a cumplir. Este instrumento que aunque no ha sido ratificado por los 30 países que se requiere, es utilizado, por adopción voluntaria, en los Contratos de Transporte Multimodal Internacional. Posteriormente, y en consideración a que el Convenio no lograba la ratificación por el número de países requerido para su entrada en vigor, se le encomendó a la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo UNCTAD y a la Cámara de Comercio Internacional (CCI), elaboraran reglas, hoy conocidas como las «Reglas UNCTAD/ICC relativas a los Documentos de Transporte Multimodal» las cuales son de adopción voluntaria y entraron en vigor el 1º de enero de 1992. Estas reglas son provisionales y solo pueden ser adoptadas hasta cuando el Convenio entre en vigor. La normatividad de Naciones Unidas, aunque aún no ha entrado en vigor, ha servido de marco jurídico para precisar los conceptos sobre Transporte Multimodal y las responsabilidades del Operador de Transporte Multimodal.

Aunque la normatividad Subregional es de carácter obligatorio para todos los países miembros, fue necesario, por mandato de las mismas o por la necesidad de precisar las formalidades en el ámbito nacional, aprobar algunas normas con estos objetivos.

En mandato de la Decisión 331 del Acuerdo de Cartagena, se incluyó en el Estatuto Nacional de Transporte, Ley 336 de 1996, la designación del Ministe-

rio de Transporte como el organismo nacional competente para lo relativo al Transporte Multimodal.

En 1999, mediante el Decreto 149, se precisaron algunas formas para el proceso de Inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal ante el Ministerio de Transporte, se identificaron las infracciones y se establecieron las sanciones correspondientes.

En lo correspondiente, al comportamiento Aduanero, el Transporte Multimodal se rige por el Decreto 2685 de 1999, la Resolución 4240 de 2000 de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la cual reglamenta dicho Decreto, y las normas que los modifican.

Por Transporte multimodal internacional se entiende; el porte de mercaderías por dos modos de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercaderías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente.

Por operador de transporte multimodal se entiende: toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.

Es decir, para poder hablar de transporte multimodal, debe haber un transporte con por lo menos 2 modos, pero con un solo contrato de transporte multimodal; en este caso un transportista contrata el transporte desde origen a destino, aceptando la plena responsabilidad en toda la cadena, bajo un único documento de transporte, el *Documento de Transporte Multimodal*. A su vez, el transportista contractual puede sub-contratar los servicios de otros, que se convierten en transportistas efectivos.

Solo puede hablarse de transporte multimodal si hay por lo menos dos modos de transporte, un solo contrato, un solo responsable y un solo documento.⁶

Contrato de transporte

El contrato de transporte, es aquel por el cual el transportador se obliga a trasladar de un lugar a otro, personas o cosas materiales ajenas que le son entregados para tal fin, mediante el pago de un precio convenido y en segundo

⁶Romero Basaldúa, Luis (1985), *Responsabilidad del Transportador de Mercaderías por Agua*. Córdoba: Marcos Lerner.

caso, entregarlas en destino a quien vayan dirigidas, asumiendo los riesgos inherentes a tal actividad.

El contrato de transporte es: un contrato nominado, porque tiene una reglamentación específica aplicable solo al contrato de transporte; es bilateral, pues impone obligaciones recíprocas; es oneroso, porque la prestación de una de las partes se realiza en miras de la contraprestación de la otra parte; es consensual, se perfecciona con el simple acuerdo de partes; es un contrato de ejecución continuada puesto que una de las obligaciones fundamentales del transportador es la de conducir las personas o cosas de un lugar a otro, no concluye hasta la entrega definitiva; es generalmente un contrato de adhesión porque por lo general las condiciones ya están dispuestas, aunque puede no ser así cuando se trata de transporte donde hay competencia; el contrato de transporte es no solemne, puede celebrarse inclusive en forma verbal; es de derecho privado aunque las disposiciones sean de orden público y es conmutativo debido a las prestaciones recíprocas que están establecidas equivalentemente desde la concertación del contrato.

Ámbito de regulación del transporte

Este contrato no está legislado en el código de comercio junto con otros contratos. Lo menciona el Artículo 8 inc. 5 al hablar de empresa de transporte por agua y por tierra de personas y cosas. También, en el Artículo 87 inc. 5, al enumerar a los auxiliares del comercio cuando dice: los acarreadores, porteadores o empresarios de transporte, y además, está tratado en detalle a partir del Artículo 162 bajo el título “*de los acarreadores, porteadores o empresarios del transporte*”. Pese a que está legislado entre los auxiliares del comercio, se refiere al contrato de transporte. Estas disposiciones no son las únicas relativas al contrato de transporte, sino que están contempladas por disposiciones de carácter nacional, provincial o comunal, como la Ley 2.873 de ferrocarriles y su decreto complementario y la Ley 12.346 que crea la comisión nacional de coordinación de transporte y que rige el transporte terrestre por carretera. A su vez, estas disposiciones de carácter nacional se complementan con las leyes de cada provincia.

La Carta de Porte

Es el documento de carácter facultativo, es decir, que el perfeccionamiento del contrato es independiente de que se extienda o no la carta de porte; pero

las partes pueden exigir las. Es un título de crédito de carácter necesario, literal y autónomo. Puede ser nominativa, a la orden o al porteador (Artículo 166, C. Com.). Es el título legal del contrato, es el título representativo de la mercadería, no pueden oponerse al tercero porteador de buena fe enunciaciones contenidas en la carta de porte. Es el título legal del contrato entre el cargador y acarreador, y por su contenido se decidirán todas las contestaciones que ocurran con motivo del transporte de los efectos, sin admitirse más excepción en contrario que la falsedad o error involuntario de redacción.

Artículo 165. Tanto el cargador como el acarreador, pueden exigirse mutuamente una carta de porte, datada y firmada, que contendrá:

1. Los nombres y domicilios del dueño de los efectos, o cargador, el del acarreador o comisionista de transportes, el de la persona a quien o a cuya orden se han de entregar los efectos, si la carta no fuese al portador, y el lugar donde debe hacerse la entrega;
2. La designación de los efectos, su calidad genérica, peso, medida o número de los bultos, sus marcas o signos exteriores, clase, y si estuvieran embalados, la calidad del embalaje;
3. El flete convenido, y si está o no pagado;
4. El plazo dentro del cual deba verificarse la entrega;
5. Todas las demás circunstancias que hayan entrado en el convenio.⁷

Derechos y obligaciones en el contrato de transporte de cosas

Para establecer los derechos del acarreador se deben tratar de acuerdo a tres etapas: 1) anterior al transporte: percibir el precio o el flete por adelantado, exigir la carta de porte y rechazar bultos que se presenten mal acondicionados; 2) durante el transporte: puede variar el camino si el convenido está intransitable o peligroso o elegir el más corto y barato si no se pactó lo contrario; 3) posterior al transporte: percibir el precio del acarreo total por vagón vacío, exigir la apertura de bultos en el acto de recepción y reclamar gastos para evitar averías y reparación por daños de vicios propios de las cosas.

Los derechos que corresponden al cargador son: exigir un recibo de la carga, variar el destino de la carga durante el viaje y ser indemnizado por pér-

⁷ Código de Comercio República Argentina (2010), Buenos Aires: Zavalía, pág. 29.

didadas y retardos. En cuanto a las obligaciones son las siguientes: entrega de la cosa transportada, pago del precio convenido y pago de gastos accesorios.

Los derechos del destinatario son: exigir la entrega de los efectos a él consignados, comprobar, a expensas suyas, en el momento de la entrega, el estado de las cosas transportadas; ser indemnizado por la pérdida y avería de los efectos y reclamar administrativamente o judicialmente la devolución de fletes por retardo en el transporte. Con referencia a las obligaciones del destinatario puedo decir que son: retirar las cosas al llegar, en caso de que existan objetos olvidados y abandonados se deben anotar en registros especiales y conservar en depósitos, se deben cuidar y conservar. La ley establece un procedimiento de que se deben publicar avisos en los transportes de la empresa y si no aparece el dueño en el plazo que establece el reglamento se procede al remate de dichos efectos, con la intervención de la autoridad de control competente.

Responsabilidad del transportador

La responsabilidad del acarreador empieza desde el momento en que recibe las mercaderías, por si o por personas destinadas al efecto y no acaba después de verificada la entrega. Los derechos y obligaciones nacen desde que se produce el acuerdo de voluntades. Respecto a la responsabilidad la doctrina ha elaborado varias teorías:

- Teoría de la culpa contractual: es de origen francés, se fundamenta en la norma que determina que el transportador asume la responsabilidad contractual por pérdidas o averías de los objetos transportados. Es decir que la garantía nace del contrato y es necesario que sea válida. Queda exonerado por vicio propio, caso fortuito o fuerza mayor. La carga de la prueba la tiene quien pide la indemnización.
- Teoría de la presunción de culpa: argumentan que sucedido el incumplimiento contractual se presume la existencia de culpa del transportador, pero a este le basta con acreditar que obró con diligencia.
- Teoría del riesgo: se trata de una responsabilidad de naturaleza legal y objetiva que tiene por fundamento el riesgo profesional, eximiéndolo en los casos que enumera la ley (vicio propio, caso fortuito y fuerza mayor). Si hay perjuicio se debe responder porque el sujeto lucra o se beneficia con esa actividad. Aquí no se analiza si hubo culpa, negligencia, violación del reglamento, si cumplió o no,

aquí simplemente se generó el perjuicio, entonces automáticamente se generará la responsabilidad.

Eximentes de responsabilidad del transportador

Corren por cuenta del cargador, no mediando estipulación contraria, todos los daños que sufrieren los efectos, provenientes de vicios propios, fuerza mayor o caso fortuito. La prueba de cualquiera de estos hechos incumbe al acarreador o comisionista de transporte.

El acarreador está obligado a entregar los efectos cargados, en el mismo estado en que los haya recibido, según resulta de la carta de porte, presumiéndose, en el silencio de esta, que lo ha recibido en buen estado y sin vicios aparente de embalaje.

Los porteadores podrán rechazar los bultos que se presenten mal acondicionados para el transporte; Pero si el remitente insiste en que se admita, el porteador estará obligado a conducirla y quedara exento de responsabilidad si hiciere constar en la carta de porte su oposición.⁸

El porteador no será responsable del dinero, alhajas o efecto de gran valor, si al tiempo de la entrega los cargadores no hubiesen declarado su contenido y acordado las condiciones del transporte.

Casos de atenuante: el Artículo 117 del código de comercio señala que si se tratara de transporte de determinada especie de cosas frágiles o sueltas a fáciles deterioros, de animales o bien de transporte hechos de un modo especial, los administradores podrán estipular que las pérdidas o averías se presumen derivadas del vicio de las mismas cosas transportadas, de su propia naturaleza, o del hecho del remitente o del destinatario, si su culpa no fuera probada.

Necesidad del Transporte Multimodal en Corrientes

El transporte de madera, productos y subproductos derivados de la actividad forestal, a través de la vía fluvial navegable y caudalosa del Río Paraná, es una alternativa favorable.

⁸ Simone, Osvaldo Blas (1987), "El transporte multimodal". En: "El Ámbito Regional y Nacional". LL Bs-As.

Asimismo, es económica y socialmente más rentable, en relación a tiempo y cantidad de producto, que los actuales medios de transporte utilizados. Además, es una opción para el cuidado al medio ambiente de una manera sustentable.

Esta hipótesis, me encuentro en condiciones de confirmarla en base a los distintos resultados que he obtenido de las informaciones brindadas por los distintos organismos y de la lectura análisis y comprensión de las distintas normas jurídicas que regulan la actividad tanto fluvial como en materia forestal.

Como así también me lleva a confirmar dicha hipótesis los datos técnicos que me han brindados los directores y los ingenieros de los distintos puertos. Asimismo observando estudios realizados en el extranjero y en otras regiones más avanzadas e industrializadas que la nuestra lleva a confirmar cada vez con más fuerza esta postura.

Conclusión

Finalmente al concluir este trabajo confirmamos la hipótesis planteada desde el principio, la cual es: *el transporte de madera, productos y subproductos derivados de la actividad forestal, a través de la vía fluvial navegable y caudalosa del Río Paraná, es una alternativa favorable.*

Este trabajo, tenemos que reconocer, que a través del tiempo el conocimiento de embarque sufrió los cambios necesarios, para llegar a nuestros días en la forma que lo conocemos. Sin embargo, el esfuerzo realizado durante más de 600 años, para alcanzar la forma actual del documento (carta de porte) se ha dificultado, provocando la limitación del tráfico marítimo internacional.

Asimismo, el fraude marítimo que se puede cometer con el conocimiento de embarque, representa un grave problema para el comercio internacional, por lo cual deberán tomarse medidas serias encaminadas a terminar con tal delito. Entre otras, pueden recomendarse las siguientes: educación de los compradores, establecimiento de servicios de protección por los bancos y prevención de estos a sus clientes sobre este tipo de delito, registró central de conocimientos de embarque y seguro.

Como búsqueda a la solución de ese problema, el CMI (Comité Marítimo Internacional) llegó a tres propuestas muy interesantes en su XXXIV Conferencia celebrada en París del 24 al 29 de junio de 1990: a) la adopción de unas Reglas Uniformes sobre Cartas o Guías de Transporte Marítimo, (Seaway Bill);

b) la adopción de unas Reglas Uniformes relativa a los Conocimientos de Embarque Electrónicos; c) la búsqueda de una ley uniforme internacional sobre el transporte de mercancías por mar en la década de los 90. Las dos primeras no son obligatorias, por ser recomendaciones, en el caso de la primera, debió buscarse una regulación más amplia de los negocios de embarque, que era en realidad lo que se deseaba para evitar el fraude marítimo con este documento.

Por lo que se refiere a la segunda, reconocemos con la CCI (Cámara de Comercio Internacional) lo difícil que será el reemplazo de estos documentos por los procedimientos electrónicos.

Respecto de la tercera, no hay tal necesidad, pues el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías o Reglas de Hamburgo del 30 de marzo de 1978 ya es una ley internacional que uniforma lo relativo al conocimiento de embarque y nos resuelve los problemas planteados en el seno del CMI.

Nuestra intención no es ofrecer complicadas interpretaciones doctrinarias, sino un trabajo sencillo que, además de presentar ampliamente esta figura jurídica tan importante para el transporte marítimo de productos, permita a los lectores conocer el concepto y las funciones del conocimiento de embarque, dando, asimismo, las clases y sus beneficios. Desde luego, acudimos a la explicación de todos aquellos documentos, que de una u otra forma pudieran ser confundidos con el conocimiento de embarque, demostrando que ello no es posible, eliminando además lo que muchos autores desconocen como conocimiento de embarque y los incluyen, precisamente, como documentos susceptibles de ser confundidos con este.

La conformación de bloques económicos y la tendencia de abolir las barreras comerciales a nivel continental, han obligado a los países del mundo a crear y buscar ventajas competitivas para enfrentarse en condiciones cada vez más favorables en los mercados internacionales. Como parte de este proceso de globalización, las economías individuales de los países tienden a desaparecer. Los productos que se consumen en el mercado interno y los productos que concurren a mercados externos son aquellos capaces de competir en condiciones favorables sin considerar el lugar de procedencia. Por esta razón, las ventajas comparativas con que cuenta cada país, dependen en gran medida, de la abundancia de ciertos factores productivos, como son el trabajo y los recursos naturales, así como condiciones climáticas que favorecen determinados procesos. El transporte multimodal, acompañado de los servicios conexos que facili-

tan su operatividad, es un requisito sin el cual no es posible mejorar los niveles de competitividad de nuestros productos en los mercados internacionales.

El transporte multimodal, no solo es una expresión moderna del transporte, sino que principalmente es una forma eficiente y adecuada, a los nuevos requerimientos del mercado, de trasladar las mercancías entre un origen y un destino.