

BASES PARA UN ESTUDIO DE DERECHO COMPARADO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DEL MERCOSUR

Una aproximación sistemática para determinar las diferencias legislativas del bloque como insumo necesario para la creación de una base de datos y su evaluación, que permita a su vez la elaboración de un estudio profundo de derecho comparado para una política común en materia de transporte

**Programa Alta Formación de Cuadros Dirigentes de los Países del
MERCOSUR**

Proyecto Final



**Proyecto Final integrante del Programa Alta Formación de Cuadros
Dirigentes de los Países del MERCOSUR**

SECTOR

Desarrollo de Transportes Regionales Integrados

TEMA

BASES PARA UN ESTUDIO DE DERECHO COMPARADO DEL TRANSPORTE EN EL MERCOSUR: Una aproximación sistemática para determinar las diferencias legislativas del bloque como insumo necesario para la creación de una base de datos y su evaluación, que permita a su vez la elaboración de un estudio profundo de derecho comparado para una política común en materia de transporte

**GRUPO
IV**

PARTICIPANTES

APELLIDO Y NOMBRE	ORGANIZACIÓN	PAÍS
1. Negri, Sebastián	Abogado y Magíster en Relaciones Internacionales. Asesor de la Cancillería Argentina en temas de Integración regional. Profesor de Economía Política.	ARGENTINA
2. Botelho, Martinho	Abogado y Economista. Procurador Municipal en el Estado de Paraná. Profesor e Investigador Universitario en Universidad de Sao Paulo y Pontificia Universidad Católica do Paraná.	BRASIL
3. Riffler, Edgar (COORDINADOR)	Abogado, Graduado en Ciencias Náuticas y Capitán de Ultramar. Coordinador del Foro de Transporte y Logística de la Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay. Profesor de Derecho Internacional Privado.	PARAGUAY
4. Rado, Julio Cesar	Abogado. Coordinador de los Servicios Jurídicos de la Dirección Nacional de Transporte, Asesor del Jefe de la Delegación uruguaya en el Sub Grupo de Trabajo N° 5 del MERCOSUR	URUGUAY



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. NECESIDAD DE LA INTERVENCIÓN.....	2
2.1 ESTADO DEL ARTE.....	3
2.1.1 BENEFICIOS Y BENEFICIARIOS.....	4
2.1.2 REFERENCIAS, CONCEPTOS TEÓRICOS Y METODOLÓGICOS.....	6
3. OBJETIVOS.....	6
3.1 OBJETIVO GENERAL.....	6
3.2 OTROS OBJETIVOS GENERALES.....	7
3.3 OBJETIVO ESPECÍFICO.....	7
4. ORGANIZACIONES COMPETENTES.....	7
4.1 ENTES INTERNACIONALES.....	7
4.2 INSTITUCIONES ACADÉMICAS.....	7
4.3 ENTIDADES GUBERNAMENTALES DE LOS ESTADOS PARTES.....	7
5. DURACIÓN Y COSTO DEL PROYECTO.....	8
6. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES.....	8
6.1 DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD 1.....	8
6.2 DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD 2.....	10
6.3 DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD 3.....	12
6.4 DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD 4.....	14
6.5 DIAGRAMA DE PERT.....	17
7. COMPONENTES DEL EQUIPO DE TRABAJO.....	18
7.1 PERFIL GENERAL DEL EQUIPO DE TRABAJO.....	18
7.2 PERFIL PROFESIONAL.....	18
8. DIAGRAMA TEMPORAL DE GANNT.....	19
9. CUADRO DEMONSTRATIVOS DE GASTOS.....	24
ANEXO 1 – LISTADO PRELIMINAR DE NORMAS DE LOS ESTADOS PARTES.....	29
ANEXO 2 - ANÁLISIS PRELIMINAR DE DOS FIGURAS JURÍDICAS A TÍTULO DE EJEMPLO.....	38
ANEXO 3 – SITUACIÓN NORMATIVA ACTUAL EN LA REGIÓN.....	102

1. INTRODUCCIÓN

El MERCOSUR ha venido realizando esfuerzos a fin de ir dando soluciones a problemas puntuales respecto a la actividad del transporte, pero a pesar de ello no se ha logrado un marco jurídico común a través del cual se pueda delinear la política a seguir en materia de transporte con un alcance verdaderamente regional. El marco referido será aquel desde el cual con un punto de vista sistémico y con objetivos, criterios y conceptos comunes, se encamine a los diferentes Estados Partes a hacer efectivo el compromiso de la armonización de sus normas en la referida materia, de acuerdo a lo previsto en el Artículo 1 del Tratado de Asunción.

Por otra parte, aun existiendo normas en el contexto de la ALADI, como ser los Acuerdos de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre y sobre la Hidrovía, que regulan el tráfico internacional terrestre y fluvial entre los Estados Partes del MERCOSUR, así como entre otros que no integran en el bloque, estos Acuerdos no se consideran parte de la estructura jurídica formal del MERCOSUR.

Cabe entonces explorar la posibilidad de realizar estudios de derecho comparado para determinar la utilidad, el alcance y los efectos de un futuro marco común, así como las particularidades que deben ser observadas para establecer dicho marco en un contexto de integración con objetivos comunes. El presente trabajo pretende ser un paso preliminar para un estudio profundo posterior.

Al presente, el bloque posee un grado relativo de uniformidad de las normas, entre otras las referidas al acceso al mercado, la protección del medio ambiente y, la seguridad de los medios de transporte y sus usuarios en los diferentes modos.

A su vez, la situación actual provoca que cada Estado Parte legisle, sin observar criterios comunes que faciliten la actividad del transporte dando soluciones a los problemas del sector, con abstracción de una visión sistémica e integracionista, lo que genera asimetrías no deseadas.

Estos problemas afectan los costos operativos así como, la eficiencia de los modos, en consecuencia la competitividad del sector, además de la seguridad de los medios y de sus usuarios.

Por ello se entiende que, en términos generales, un estudio profundo de Derecho Comparado que derive en un Marco Jurídico para el sector transporte, permite prever lineamientos armónicos en diversas áreas, como la de acceso al mercado, la de seguridad, la de protección ambiental, la tributaria, la social y, la de operativa en fronteras.

Asimismo este trabajo puede constituirse en la plataforma básica para encarar el estudio profundo ut supra indicado, como elemento ordenador y articulador de una base de datos, que podrá ser consolidada a través de un abordaje sistémico del transporte en todos sus modos.

El trabajo conlleva la posibilidad de identificar y seleccionar con una visión científica las normas fundamentales a compilar, es decir aquellas en las que se deberá hurgar para establecer los conceptos jurídicos presentes y ausentes, pero necesarios para la esencia de un proceso de integración y de un sistema de transporte regional, a consolidar en un trabajo posterior de estudio profundo, en un marco jurídico común.

A tales efectos no podrían estar ausentes en la armonización normativa que se pretende para un futuro, conceptos ya incorporados por la normativa y la política común que han forjado otros bloques, tal como el **concepto de movilidad sostenible y eficiente**, con el fin de facilitar el desarrollo y mejorar la calidad de vida, así como de promover la competitividad de nuestra región.

Es una realidad insoslayable que el transporte constituye un factor sumamente importante en los procesos de integración, al ser transversal a diversas áreas de la economía. Sin embargo, esta actividad en su aspecto dinámico implica la interacción de diversas áreas temáticas de los sectores público y privado. Los actores del primero como elementos claves para la política de transporte e implementación de las infraestructuras y de las normas aduaneras, migratorias, de policía y de regulación administrativa, entre otros.

Todos estos aspectos podrían ser abordados a través de una política común, para cuya generación se necesita compilar la normativa existente a efectos de desarrollar una base normativa a partir de la cual pueda crearse un marco jurídico, con el objeto de constituir un sistema armónico, y de viabilizar y optimizar la actividad del transporte, apuntando a alcanzar objetivos de desarrollo y de mejoramiento de la competitividad del MERCOSUR y, través de ello, de cada Estado parte.

2. NECESIDAD DE LA INTERVENCIÓN

La falta de armonización, entre otros aspectos, genera inseguridad jurídica a los actores del sector, diversidad en las formas de autorizar servicios por cada país, demoras innecesarias en los pasos de fronteras, diversidad en la registración de los medios de transporte, diferente trato fiscal a los transportistas, diferencias en las formas de aplicar normas de protección al ambiente, conflictos derivados de las diferentes formas de autonomía de gobiernos locales dentro de cada Estado Parte, superposición de registros internos referidos a los mismos sujetos y, aplicación de regímenes diferentes de responsabilidad de los transportistas.

Por tanto, entendemos que el trabajo contribuirá a mejorar significativamente la posibilidad de establecer a nivel del MERCOSUR un sistema de legislación de transporte coherente con los objetivos de integración que permita superar algunas de las deficiencias que se observan actualmente, a saber:

- a.- Ausencia de una política común de transporte en la región
- b.- Protección insuficiente al medio ambiente y a los usuarios
- c.- Diferentes criterios de interpretación jurídica con efectos conflictivos
- d.- Aplicación unilateral de normas internas
- e.- Sanción de leyes nacionales contradictorias con el espíritu de la integración
- f.- Falta de coordinación interna entre los organismos vinculados al transporte (aduana, migraciones, sanidad, policía, etc.).
- g.- Afectación a los principios de certeza y seguridad jurídica
- h.- Inexistencia de normas técnicas comunes relativas a cada medio de transporte
- i.- Heterogeneidad de los controles operativos y documentos de transporte

2.1. ESTADO DEL ARTE:

Al presente existen algunas normas comunes referidas a los diferentes modos de transporte entre los Estados Parte del Mercosur, aunque con diverso origen. Algunas surgieron del ámbito de la OEA, otras de la ALADI y otras de los órganos institucionales del MERCOSUR, y las mismas comprenden básicamente a los modos terrestre y acuático, con algún caso aislado en el modo aéreo. La mayoría se detallan en el Anexo 3 de esta presentación.

Entre las que surgieron de la OEA podemos incluir las emanadas del seno de la CIDIP, Conferencia Interamericana sobre Derecho Internacional Privado.

Entre las de ALADI tenemos los denominados Acuerdos de Alcance Parcial y, entre las que surgieron del MERCOSUR, tenemos las Decisiones del Consejo Mercado Común (CMC) y las Resoluciones del Grupo Mercado Común (GMC). Cabe señalar que muchas de las normas antes indicadas no se encuentran vigentes, por cuanto solo fueron suscritas pero no ratificadas o internalizadas por los Estados Parte.

Asimismo otras se encuentran vigentes pero no para todos sino para algunos de los Estados como consecuencia de su falta de ratificación.

Por otra parte, debemos indicar que no existen estudios o trabajos de consultoría sobre normas de transporte en el ámbito del Mercosur, tanto a nivel integral de todos los modos, como a nivel individual de cada modo, ni tampoco sobre transporte multimodal. Si existen estudios aislados en el ámbito de IIRSA, CEPAL y OEA, aunque básicamente vinculados a aspectos económicos, o bien combinados con temas de infraestructura.

Tampoco se conoce la existencia de trabajos de consultorías sobre el tema objeto de este proyecto. Los que existen son sobre temas puntuales vinculados a alguno de los modos del transporte y a la infraestructura.

2.1.1. BENEFICIOS Y BENEFICIARIOS

La realización del presente proyecto tendrá como beneficio contar con una Base de Datos interactiva de toda la normativa y al mismo tiempo un estudio de derecho comparado, basado en un modelo de análisis de determinadas cuestiones jurídicas centrales, que sirva de diagnóstico de la realidad actual en lo que respecta a normativa nacional y comunitaria del MERCOSUR del sector transporte, así como respecto a la aplicación de las normas en sede administrativa y judicial.

También servirá de base y al mismo tiempo motivará la elaboración de la política común de transporte con su consecuencia en la armonización de las normas materiales y la definición de reglas de derecho internacional privado.

Otro beneficio, es contribuir a afianzar el principio de equilibrio establecido en el Tratado de Asunción, así como el de trato nacional, y a ajustar el cumplimiento de las normas comunes. Asimismo podrá contribuir a mejorar los sistemas de aprobación y puesta en vigencia de las normas del MERCOSUR.

Este trabajo permitirá tener un enfoque sistémico de la elaboración normativa que se está llevando adelante, a fin de determinar el grado de cumplimiento de los compromisos asumidos por los Estados Partes en el Tratado de Asunción a tenor de lo que prescribe el Art.1, respecto al sector transporte.

La investigación realizará un aporte original de compilación y comparación preliminar de la normativa de los Estados Partes del MERCOSUR entre sí, y con otras iniciativas regionales de integración. Este trabajo servirá como una guía general del estado de la normativa del transporte en la región, así como para futuras investigaciones del bloque regional a desarrollarse por gobernantes, académicos e investigadores y, para trabajos futuros a desarrollarse por empresas, abogados, usuarios y otros actores políticos y comerciales del MERCOSUR.

Asimismo, como se mencionó antes, representa un aporte necesario para alcanzar el objetivo de la armonización de normas de los Estados Partes del MERCOSUR en materia de transporte, como elemento fundamental para lograr un marco jurídico común del sector, en la región.

Otro aspecto positivo del proyecto es que el mismo puede servir de base representativa del estado actual de los estudios y trabajos académicos de investigación existente, así como de los que eventualmente podrán ser implementados en el futuro, que tengan al Derecho en el MERCOSUR como objeto de estudio. Esa característica puede habilitar el desarrollo de otras investigaciones tanto jurídicas como económicas, de ingeniería y, de otros campos del conocimiento en materia de integración regional.

Además, como efecto relevante, en una etapa posterior, el proyecto contribuirá materialmente a un mayor diálogo del SGT 5 con otros subgrupos de trabajo

del MERCOSUR, en temas relacionados al transporte y con los comités técnicos del bloque, pudiendo construir elementos fundamentales para una integración más profunda entre las instituciones del MERCOSUR.

El trabajo tiene la virtud de que la compilación que surja del mismo conforma el conjunto básico de normas y de cuestiones jurídicas que deben estar presentes en las normas a armonizar, con expresa referencia a las ramas del Derecho que tienen mayor incidencia en el sector transporte en sus tres modos.

Dichas ramas son las del Derecho Civil, Comercial, Administrativo, Aduanero y, Financiero, con especial referencia a las cuestiones del contrato de transporte, la responsabilidad civil derivada del mismo, las normas de conflicto para determinar el foro y el derecho aplicable, el acceso al mercado de los operadores en cada modo, la norma aplicable para la constitución y habilitación de las empresas, la registración y habilitación de los medios de transporte, los aspectos fiscales y aduaneros, la seguridad de los medios y los usuarios de los mismos en cada modo, los pasos de frontera y los sistemas de controles, la protección del ambiente y, el aprovechamiento racional de la energía y, el ejercicio del poder de policía de los Estados Partes para el control de los servicios inherentes a cada modo de transporte y, en definitiva lo que se conoce hoy como movilidad sostenible.

En concreto, el trabajo se materializará en soporte informático que contemple la normativa país por país, con el análisis crítico de las cuestiones jurídicas expuestas entre otras, y su tratamiento en el MERCOSUR, haciendo referencia a estudios hechos a nivel IIRSA, CEPAL, OEA, ALADI. Igualmente contendrá referencia analítica a normas comunitarias relevantes de la UE respecto a estas cuestiones.

Por último, permite dotar al bloque regional de un estudio realizado desde una perspectiva integradora, con criterios modernos en cuanto a una visión sistémica del transporte, utilizable para establecer un marco jurídico y una política común de transporte, que facilite el comercio de bienes y servicios así como la movilidad de personas.

La razón del estudio es principalmente la de crear un banco de datos informático de toda la normativa, en detalles, de los países del bloque que permita la disponibilidad de la misma, a los diferentes operadores oficiales y privados, así como contar con un análisis comparativo de las normas y las diferentes figuras jurídicas a efectos de permitir la elaboración de criterios para la política común, y facilitar la armonización de normas materiales y la unificación de las reglas de derecho internacional privado en materia de transportes.

2.1.2. REFERENCIAS, CONCEPTOS TEÓRICOS Y METODOLOGICOS

Se realizará el relevamiento de la normativa y el diagnóstico de la realidad, por medio del análisis de determinadas cuestiones, de la realidad normativa de cada país y su relación armónica en el bloque, a través de los siguientes mecanismos:

- a) En primer término, se trata lo referente al relevamiento de las normas vigentes y la creación del banco de datos informáticos. Respecto a esto se presenta en el Anexo 1 un listado, circunscriptas a los textos constitucionales y legales, sin perjuicio de que el desarrollo del proyecto debe abarcar toda la normativa, es decir incluyendo las normas menores. Asimismo se considerarán los estudios existentes a nivel IIRSA, CEPAL, OEA, ALADI, que sean relevantes relativos a los objetivos de este trabajo.
- b) Luego se procederá, respecto a la normativa recopilada y en lo específicamente relativos al transporte, a analizar concretamente las cuestiones detalladas en el punto a) de las actividades y, a comparar el tratamiento que hace cada sistema nacional en cuanto a su ubicación en el sistema (constitución, ley o norma inferior), la precisión del texto, alcance, etc., a fin de determinar posibles antinomias, incongruencias y lagunas en dicho sistema, verificando el grado de armonización entre los mismos y con el sistema jurídico del MERCOSUR. En el Anexo 2 se presenta el desarrollo del análisis de dos cuestiones como ser el Contrato de Transporte y el régimen de Responsabilidad del Transportista, a manera ejemplificativa.
- c) En tercer orden, se realizará el estudio comparativo, según los lineamientos y cuestiones mencionados en el literal anterior, entre el sistema normativo referido al transporte internacional, del MERCOSUR y el de la UE, teniendo en cuenta las particularidades de los procesos de integración que tienen ambos bloques e identificando las cuestiones más relevantes que debería contener un estudio posterior de Derecho Comparado.

El presente proyecto puede llevarse a cabo a través de la contratación de una Consultoría Internacional, que puede estar integrada a su vez por una entidad o universidad europea a fin de capitalizar las experiencias de UE para los objetivos del presente proyecto.

3. OBJETIVOS

3.1. OBJETIVO GENERAL

Contar con una herramienta para el mejor conocimiento de la realidad normativa y elaboración de una política común de transporte y la producción legislativa del MERCOSUR.

3.2. OTROS OBJETIVOS GENERALES

Creación de una base informática de datos con toda la normativa vigente y mantenimiento en forma regular de la misma.

Elaboración de lineamientos sobre una política común de transporte que permita un acuerdo del bloque en este sentido.

Armonización en el MERCOSUR de normas materiales y unificación de normas de derecho internacional privado en materia de transporte.

3.3. OBJETIVO ESPECÍFICO

Creación de un Banco de Datos Normativo y evaluación de la realidad del tratamiento que hace cada país a cuestiones concretas que hacen al transporte dentro del bloque.

4. ORGANIZACIONES COMPETENTES

El desarrollo del proyecto debe hacerse en estrecho contacto con los sectores oficiales y gremiales de los países miembros, por lo que se llevaran a cabo reuniones o se relevara el parecer de las siguientes entidades:

4.1. ENTES INTERNACIONALES

- CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe de la Organización de Las Naciones Unidas.
- IIRSA: Iniciativa de Integración Regional de Sud América
- Unión Europea: DG TREN

4.2. INSTITUCIONES ACADÉMICAS

- Universidades de los países del bloque
- Unión Europea: Universidad con amplia experiencia en investigación en el derecho comparado europeo del transporte

4.3. ENTIDADES GUBERNAMENTALES DE LOS ESTADOS PARTES

REPÚBLICA ARGENTINA

- Ministerio de Planificación Federal
- Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto

REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

- Ministerio de los Transportes
- Ministerio de las Relaciones Exteriores
- ANTT: Agencia Nacional de Transportes Terrestre
- ANTAQ: Agencia Nacional de Transportes Aquaviários
- ANAC: Agencia Nacional de Aviación Civil

REPÚBLICA DEL PARAGUAY

- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
- Ministerio de Relaciones Exteriores

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas
- Ministerio de Relaciones Exteriores

5. DURACIÓN Y COSTO DEL PROYECTO

El Proyecto se ejecutará en 18 meses y tendrá un costo total de 592.312 €.

6. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES

6.1 - DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD 1

N° de actividad: 1	Nombre de la actividad: Dirección del Proyecto
Periodo: Todo el Proyecto	
Objetivo: Coordinación general del Proyecto a fin de cumplir con las actividades establecidas y alcanzar los resultados esperados definidos en el marco del presupuesto del Proyecto	
Descripción: Tarea A1.1- Coordinación General del Proyecto Esta tarea consiste en la coordinación general del proyecto, y será	

N° de actividad: 1	Nombre de la actividad: Dirección del Proyecto
<p>responsable de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguimiento de las actividades y control de calidad de los Reportes ▪ Contrataciones y compras ▪ Control financiero y reporte respectivo según contrato ▪ Gestión administrativa y comunicaciones necesarias ▪ Comunicaciones formales con la Coordinación Oficial del Proyecto <p>Tarea A1.2 -Organización de reuniones de inicio y seguimiento</p> <p>Brindar los recursos necesarios para la realización de las reuniones previstas</p> <p>Tarea A1.3 – Actividad de cierre administrativo y rendición de cuentas</p> <p>Recursos :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 Jefe de Proyecto: 156 días x 400 = 62.400 € 5 viajes MERCOSUR: 1.700 € 10 viáticos : 3.500 € • Administrador: 156 días x 150 = 23.400 € 2 viajes MERCOSUR: 680 € 4 viáticos: 1.000 € • 1 Asistente Administrativo 18 meses full time: 18.000 € • Previsión para compra de insumos de oficina y otros elementos de trabajo : 50.000 € • Impresiones: 5.000 € • Traducciones: 3.500 € • Imprevistos: 27.000 € • Contratación de consultorías específicas: 20.000 € • Contratación dos especialistas de la UE: 20 días x 400 x 2 = 16.000 € 2 Viajes 1.100 x 2 = 4.400 € Viático: 3 días x 1.100 x 2 = 6.600 € • Gastos de sede: 54.000 € Sub Total: 297.180 € 	

N° de actividad: 1	Nombre de la actividad: Dirección del Proyecto
<p>Resultados:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ R1.1 – Contrataciones efectuadas ▪ R1.2 – Pagos efectuados ▪ R1.3 – Cierre del proyecto realizado ▪ R1.4 - Informes de especialistas finalizados e integrados al Proyecto <p>Reportes Entregables:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ RE1.1 – Registros e informes administrativos ▪ RE1.2 – Minutas de reuniones ▪ RE1.3 – Lista de participantes y registros de asistencia a reuniones y talleres ▪ RE1.4 Informe final 	

6.2 - DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD 2

N° de actividad: 2	Nombre de la actividad: Relevamiento de Datos
Duración: 7 meses	
<p>Descripción</p> <p>Tarea A2.1 – Recopilar toda la normativa existente en los países del bloque vinculadas al transporte, contemplando las referidas a aduanas, migraciones, policía, protección al ambiente, infraestructura, puertos, etc.</p> <p>El relevamiento deberá hacerse de fuentes oficiales que implicará además de la solicitud al ente oficial pertinente o del acceso a páginas electrónicas oficiales, la necesaria investigación para asegurar la vigencia de la norma y la seguridad de cubrir el 100% de las mismas. En el informe final deberá acreditarse las fuentes respectivas. Las normas relevadas deberán ser todas las vigentes hasta la fecha de vencimiento de la actividad de Procesamiento de los Datos.</p> <p>El relevamiento deberá abarcar incluso las normas de menor jerarquía como Decretos, reglamentos, Resoluciones administrativas, de manera a lograr una visión completa de la forma de aplicar la norma superior de carácter nacional o internacional. Lo propio se hará con jurisprudencia específica de</p>	

N° de actividad: 2	Nombre de la actividad: Relevamiento de Datos
<p>los tribunales superiores de cada Estado y órganos del Mercosur.</p> <p>Deberá establecerse un mecanismo oficial para el suministro o alimentación de toda la normativa de cada Estado al administrador del Banco de Datos.</p> <p>Tarea A2.2- Procesamiento de los datos obtenidos</p> <p>Todas las normas relevadas deberán estructurarse en una plataforma informática que permita el funcionamiento como base de datos. El procesamiento de los datos y el software para ello, debe reunir las características adecuadas para que los usuarios o el público en general puedan acceder a la información contenida en la base de datos a través de internet. Deberá entrenarse al personal designado por la Coordinación Oficial para la obtención de datos, su procesamiento y la operación del sistema. El sistema deberá ser de características de operación y aprovechamiento ágiles con uno o más de los siguientes parámetros de entrada para el usuario: número de norma, palabra clave, fecha de promulgación o entrada en vigencia, modo de transporte, etc., que permita visualizar el listado completo de normas y el texto de la norma, con posibilidad de descargar o copiar el texto. La base de datos deberá tener un link con el Portal del MERCOSUR, con los organismos oficiales del transporte de los países partes y con las instituciones con las que se realicen convenios.</p> <p>Recursos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abogado Especialista 7 meses full time x 4 = 103.600 € 3 viajes MERCOSUR: 3 x 4 = 4.080 € Viáticos: 6 x 4 = 6.000 € • Asistente Administrativo 7 meses full time = 7.000 € • Especialista Informático 52 días = 3.612 € • Costo de software base de datos: 30.000 € Sub Total: 154.292 € <p>Resultados:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ R2.1 – Total de normas vigentes de cada país relevadas ▪ R2.2 – Base de datos plenamente operativa 	

N° de actividad: 2	Nombre de la actividad: Relevamiento de Datos
<ul style="list-style-type: none"> ▪ R2.3 - Capacitación del personal designado para el manejo del sistema operativo de la Base de Datos ▪ R2.4 – Link de la Base de Datos con el Portal del MERCOSUR establecido <p>Reportes Entregables:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ RE2.1 – Informe de avance sobre el relevamiento de la normativa y jurisprudencia de los tribunales superiores, nacionales y del Mercosur, sobre transporte ▪ RE2.2 - Detalles técnicos y operativos del software utilizado para la creación base de datos ▪ RE2.3 – Manual del usuario del software de la base de datos ▪ RE2.4 - Informe final sobre los datos obtenidos y las respectivas fuentes 	

6.3 - DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD 3

N° de actividad: 3	Nombre de la actividad: Análisis Comparativo de las normas relevadas
Duración: 7 meses	
<p>Descripción: Tarea A3.1- Estudio comparativo de normas de cada país</p> <p>Estudio comparativo de las normas de cada país y de la jurisprudencia de los tribunales superiores que tengan estrecho efecto sobre el transporte internacional, en los diferentes modos. Este estudio estará basado en un modelo de análisis concreto de determinadas cuestiones jurídicas de cada país, entre las cuales deberán indefectiblemente analizarse lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> A3.1.1 contrato de transporte A3.1.2 constitución de la empresa de transporte y acceso al mercado A3.1.3 responsabilidad civil y aduanera del transportista, A3.1.4 sistema de reglas de conflicto en lo pertinente, A3.1.5 infraestructura lineal y puntual, A3.1.6 protección del ambiente , A3.1.7 seguridad de los medios de transporte 	

N° de actividad: 3	Nombre de la actividad: Análisis Comparativo de las normas relevadas
<p>A3.1.8 transporte multimodal, A3.1.9 aspectos fiscales y tributarios (régimen general y doble imposición) A3.1.10 poder de policía en lo pertinente</p> <p>En el trabajo se considerará, en lo pertinente, las experiencias y los estudios realizados en los ámbitos de la Iniciativa para la Integración de Sud América (IIRSA), Comisión Económica para América Latina (CEPAL), Organización de Estados Americanos (OEA) y Asociación Latinoamericana De Integración (ALADI).</p> <p>El criterio de trabajo será el de hacer un análisis de la doctrina y la jurisprudencia dentro del sistema de cada país miembro y en siguiente análisis, la comparación del tratamiento legislativo y jurisprudencial de los países miembros en conjunto, desde un punto de vista sistémico, señalando en forma clara las similitudes, diferencias, incongruencias que tuvieren.</p> <p>Tarea A3.2- Estudio comparativo de las normas comunes MERCOSUR-UE</p> <p>Estudio comparativo de las normas comunes del MERCOSUR, vinculadas al transporte y la infraestructura, como lo son las Decisiones del Consejo Mercado Común (CMC), las Resoluciones del Grupo Mercado Común (GMC) y las Directivas de la Comisión de Comercio del MERCOSUR (CCM), con las normas comunitarias correspondientes de la Unión Europea, con respecto en forma concreta, a las cuestiones antes numeradas.</p> <p>El estudio comparativo de las citadas cuestiones en un contexto regional de integración, contrastadas con la realidad jurídica de la UE a fin de capitalizar la experiencia de un bloque ya consolidado para establecer un marco jurídico y una política común, que permita la armonización de las normativas nacionales, a fin de mejorar la competitividad de la región y lograr los objetivos establecidos en el Tratado de Asunción.</p> <p>Cabe hacer una aproximación de las particularidades del Tratado de Asunción y de las pautas concretas que tiene el Título V, relativo al transporte del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (TRATADO de ROMA) y la de los Reglamentos más relevantes.</p> <p>El objetivo fundamental de esta parte del trabajo es poder evaluar si las cuestiones analizadas están previstas en alguna forma en las normativas del bloque y si lo están, determinar en qué medida, a fin de tener un indicador comparativo del tratamiento que cada bloque hace, contemplando el principio de movilidad sostenible. Se deberán considerar las figuras previstas en A3.1</p> <p>Para esta actividad será contratada consultorías específicas y a dos profesionales especialistas de la UE.</p>	

N° de actividad: 3	Nombre de la actividad: Análisis Comparativo de las normas relevadas
<p>Recursos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abogado Especialista 7 meses full time x 4 = 103.600 € 2 viajes MERCOSUR: 2 x 4 = 2.720 € Viáticos: 2 x 4 = 2.000 € • Asistente Administrativo 7 meses full time x 1.000 = 7.000 € Sub Total: 115.320 € <p>Resultados:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ R3.1 – Estudio detallado de la normativa de cada país y de las diferentes figuras jurídicas terminado ▪ R3.2 – Estudio de derecho comparado entre los países miembros terminado ▪ R3.3 - Estudio de Derecho Comparado entre la realidad normativa del MERCOSUR y la UE terminado <p>Reportes Entregables:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ RE3.1- Informe escrito sobre el estudio de análisis de la realidad normativa de cada país y las diferentes figuras jurídicas. ▪ RE3.2 – Informe escrito sobre el estudio de derecho comparado entre los países miembros ▪ RE3.3 - Informe escrito sobre el estudio de Derecho Comparado entre la realidad normativa del MERCOSUR y la UE incluidos los estudios hechos por los consultores subcontratados ▪ RE3.4 - Informe final del estudio comparativo con las conclusiones y propuestas preliminares 	

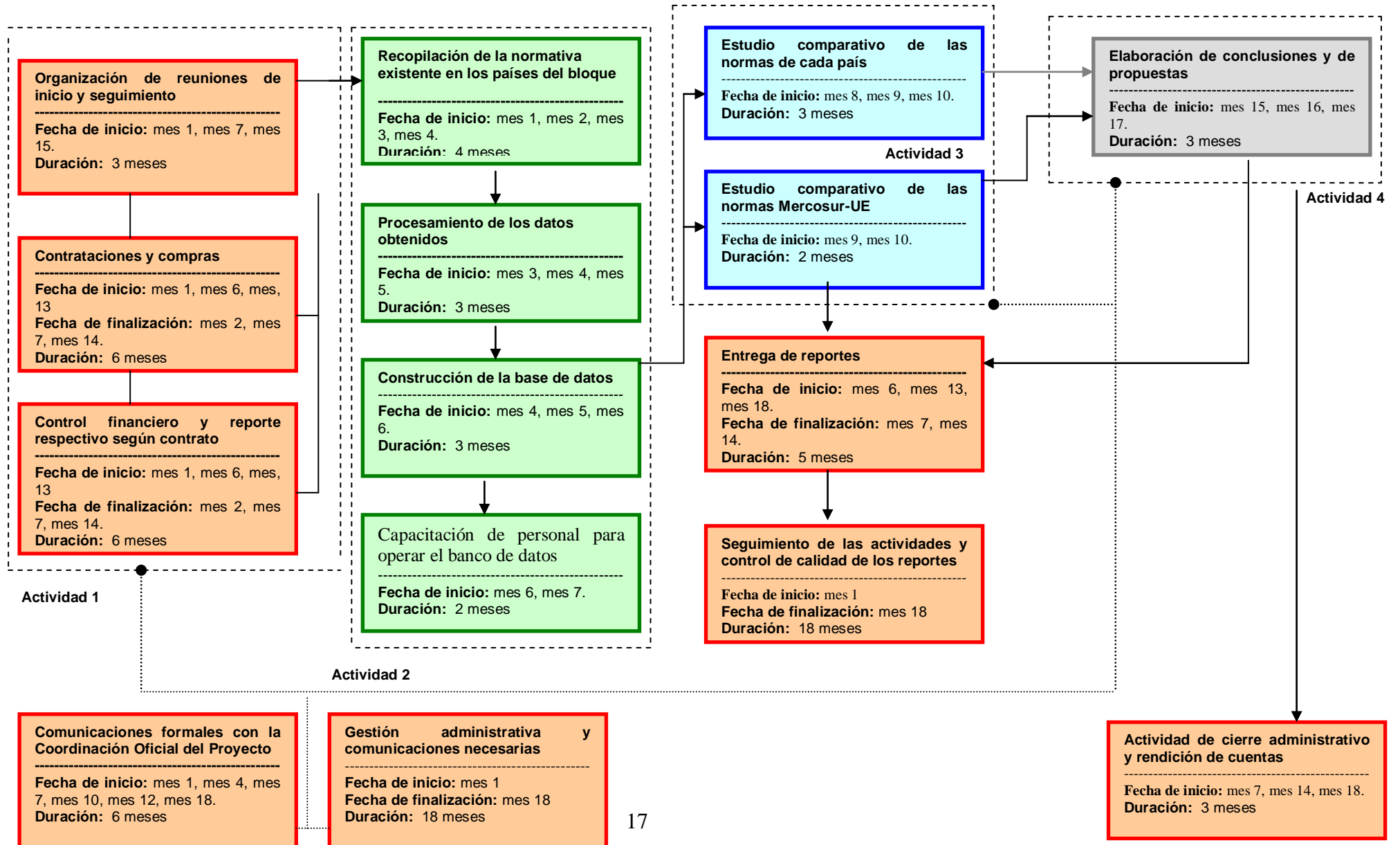
6.4 - DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD 4

N° de actividad: 4	Nombre de la actividad: Conclusión y Propuestas
Duración: 4 meses	

N° de actividad: 4	Nombre de la actividad: Conclusión y Propuestas
<p>Descripción</p> <p>Tarea A4.1 – Elaboración de conclusiones</p> <p>Terminada la compilación de la normativa y su procesamiento, luego del análisis detallado de la normativa intra sistema de cada país y el estudio de derecho comparado dentro del bloque y este con el sistema de la Unión Europea, deberá elaborarse las respectivas conclusiones del trabajo. Estas conclusiones deben redactarse de una manera clara en cuanto a los aspectos de similitud y posibles divergencias, en atención a la doctrina más aceptada y la jurisprudencia analizada, señalando en consecuencia el grado de recepción efectiva por la práctica administrativa y de los órganos judiciales de cada país de las normativas internacionales aplicables entre los países del bloque.</p> <p>Tarea A4.2 – Elaboración de propuestas</p> <p>En base a los estudios realizados y las comparaciones hechas con los demás procesos de integración se elaborará propuestas que podrán estar dirigidas a acciones a tomar por los países miembros en forma individual o en conjunto, así como al MERCOSUR. Los criterios a seguir son los de facilitación al comercio, movilidad sostenible,</p> <p>Recursos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abogado Especialista 4 meses full time x 4 = 14.800 € 2 viaje MERCOSUR: 2 x 340 x 4 = 2.720 € Viáticos: 4 x 4 = 4.000 € • Asistente Administrativo 4 meses full time x 1.000 = 4.000 € Sub Total: 25.520 € <p>Resultados:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ R4.1 – Informe con las evaluaciones y conclusiones del trabajo presentado ▪ R4.2 – Propuestas para el MERCOSUR y países miembros elaboradas y presentadas 	

N° de actividad: 4	Nombre de la actividad: Conclusión y Propuestas
Reportes Entregables: <ul style="list-style-type: none">▪ RE4.1 Informe escrito conteniendo las conclusiones del trabajo finalizado▪ RE4.2 Informe escrito con las propuestas▪ RE4.3 Informe final de cierre	

6.5 DIAGRAMA DE PERT



7. COMPONENTES DEL EQUIPO DE TRABAJO

7.1 Perfil general del Equipo de Trabajo

Se trabajará con un equipo de diez personas, integradas por: un abogado senior como Jefe del Proyecto, un abogado asistente, cuatro abogados especialistas en transporte, un contador o administrador, un especialista en informática, dos asistentes administrativos.

Asimismo se contratará dos especialistas de la Unión Europea y consultorías para trabajos específicos en determinados temas del Proyecto.

7.2 Perfil Profesional

7.2.1. Jefe de Proyecto

Debe ser un Abogado con amplia experiencia en transporte internacional acreditada con más de diez años de labor profesional en el área. Es requisito indispensable la experiencia en la ejecución de proyectos.

7.2.2 Asistente del Proyecto

Debe ser un Abogado con más de cinco años de experiencia en trabajos relacionados con el transporte integral con experiencia en trabajos de proyectos.

7.2.3 Especialista Informático

Debe ser un Ingeniero o Analista de Sistemas con amplia experiencia de más de diez años en la estructuración y operación de bases de datos con funcionamiento interactivo.

7.2.4 Administrador

Debe ser un graduado universitario en ciencias económicas, contabilidad o administración con amplia experiencia en administrar la ejecución de proyectos, contrataciones de profesionales y consultorías, elaboración de balances y cuadros de resultados, etc.

7.2.5 Abogados Especialistas

Cada uno de los cuatro abogados deberá tener amplio dominio en el área del transporte, con no menos de cinco años de experiencia profesional. Se dará preferencia al criterio de tener un Abogado especialista por cada país miembro.

7.2.6 Asistentes Administrativos

Deberán ser profesionales universitarios egresados de las carreras de ciencias económicas, contabilidad o administración, manejo muy avanzado de las herramientas informáticas como ser office, etc. Los mismos deberán tener sólida capacidad de redacción para generar informes y realizar entrevistas, así como preparar resúmenes y reportes de todo tipo.

8. DIAGRAMA TEMPORAL DE GANNT

PROYECTO: Bases para un estudio de derecho comparado del sistema del transporte del Mercosur

ACTIVIDADES	Mes	Mes	Mes	Mes	Mes	Mes	Mes	Mes	Mes	Mes	Mes	Mes	Mes	Mes	Mes	Mes	Mes	Mes	Mes
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
1. Actividades de dirección del proyecto																			
1.1 Actividades de Coordinación General del Proyecto																			
1.1.1 Seguimiento de las actividades y control de calidad de los Reportes																			
1.1.2 Contrataciones y compras																			
1.1.3 Control financiero y reporte respectivo según contrato																			
1.1.4 Gestión administrativa y comunicaciones necesarias																			
1.1.5 Comunicaciones formales con la Coordinación Oficial del Proyecto																			
1.2 Organización de reuniones de inicio y seguimiento																			
1.3 Actividad de cierre administrativo y rendición de cuentas																			
1.4 Entrega de reportes																			
1.4.1 Entrega de registros e informes administrativos																			
1.4.2 Entrega de minutas de reuniones																			
1.4.3 Entrega de lista de participantes y registros de asistencia a reuniones y talleres																			
1.4.4 Entrega del informe final de las actividades																			

PROYECTO: Bases para un estudio de derecho comparado del sistema del transporte del Mercosur

ACTIVIDADES	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Mes 7	Mes 8	Mes 9	Mes 10	Mes 11	Mes 12	Mes 13	Mes 14	Mes 15	Mes 16	Mes 17	Mes 18
2. Actividades de relevamiento de datos																		
2.1 Recopilar la normativa existente en los países del bloque	■	■	■	■														
2.2 Procesar los datos obtenidos			■	■	■													
2.2 Construcción de la base de datos				■	■	■												
2.3 Capacitación a personal designado para la operación del sistema de banco de datos						■	■											
2.4 Establecimiento de link con la base de datos del portal Mercosur						■	■											
2.5 Entrega de reportes						■	■											
2.5.1 Elaboración de un informe de datos obtenidos con las respectivas fuentes						■	■											
2.5.2 Elaboración de detalles técnicos y operativos del software utilizado para la base de datos						■	■											
2.5.3 Manual del usuario del software de la base de datos						■	■											
2.5.4 Elaboración de un informe de los datos obtenidos y las respectivas fuentes						■	■											

PROYECTO: Bases para un estudio de derecho comparado del sistema del transporte del Mercosur

ACTIVIDADES	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Mes 7	Mes 8	Mes 9	Mes 10	Mes 11	Mes 12	Mes 13	Mes 14	Mes 15	Mes 16	Mes 17	Mes 18
3. Actividades del análisis comparativo de las normas relevadas																		
3.1 Estudio comparativo de normas de cada país								■	■	■								
3.2 Estudio comparativo de las normas comunes Mercosur- UE								■	■									
3.3 Entrega de reportes								■	■	■	■	■	■					
3.3.1 Elaboración de estudio de análisis de la normativa								■	■									
3.3.2 Elaboración de un estudio de derecho comparado									■	■	■	■						
3.3.3 Entrega de informe escrito de estudio de derecho comparado Mercosur- EU												■	■					
3.3.4 Entrega de informe final del estudio comparativo con las conclusiones y propuestas preliminares												■	■					

PROYECTO: Bases para un estudio de derecho comparado del sistema del transporte del Mercosur

ACTIVIDADES	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Mes 7	Mes 8	Mes 9	Mes 10	Mes 11	Mes 12	Mes 13	Mes 14	Mes 15	Mes 16	Mes 17	Mes 18
4. Actividades de conclusión y propuestas																		
4.1 Elaboración de conclusiones																		
4.2 Elaboración de propuestas para el Mercosur y Estados Partes																		
4.3 Entrega de reportes																		
4.3.1 Entrega de informe escrito conteniendo conclusiones del trabajo																		
4.3.2 Entrega de informe escrito com las propuestas																		
4.3.3 Entrega final de cierre del trabajo																		

PROYECTO: Bases para un estudio de derecho comparado del sistema del transporte del Mercosur

	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Mes 7	Mes 8	Mes 9	Mes 10	Mes 11	Mes 12	Mes 13	Mes 14	Mes 15	Mes 16	Mes 17	Mes 18
Actividad 1																		
Actividad 2																		
Actividad 3																		
Actividad 4																		

9. CUADRO DEMOSTRATIVO DE GASTOS

Duración: 18 meses

Tabla I

Presupuesto parcial del proyecto (flujo de caja previsto)

Actividad 1 - Dirección del proyecto

GASTOS	Número de participantes	Honorarios/día (€/día)	Duración de trabajo (días)	Honorarios totales (€)	Viáticos (€)	Viajes (€)	Gastos totales (€)
ACTIVIDAD 1							
Jefe de proyecto	1	€ 400,00	156 días (2 días/semana)	€ 62.400,00	€ 3.500,00	€ 1.700,00	€ 67.600,00
Administrador	1	€ 150,00	156 días (2 días/semana)	€ 23.400,00	€ 1.000,00	€ 680,00	€ 25.080,00
Asistente administrativo	1	€ 50,00	390 días (full time)	€ 18.000,00			€ 18.000,00
Contratación de especialistas de la EU	2	€ 400,00	20 días	€ 16.000,00	€ 6.600,00	€ 4.400,00	€ 27.000,00
Previsión para compra de insumos de oficina y otros elementos de trabajo							€ 50.000,00
Impresiones							€ 5.000,00
Traducciones							€ 3.500,00
Contratación de consultorías específicas							€ 20.000,00
Gastos de sede							€ 54.000,00
Subtotal	5			€ 119.800,00	€ 11.100,00	€ 6.780,00	
					SUBTOTAL		
					ACTIVIDAD 1 = € 270.180,00		

Duración: 7meses

Tabla II

Presupuesto parcial del proyecto (flujo de caja previsto)

Actividad 2 - Relevamiento de datos

GASTOS	Número de participantes	Honorarios/día (€/día)	Duración de trabajo (días)	Honorarios totales (€)	Viáticos (€)	Viajes (€)	Gastos totales (€)
ACTIVIDAD 2							
Abogado especialista	4	€ 185,00	156 días (full time)	€ 103.600,00	€ 6.000,00	€ 4.080,00	€ 113.680,00
Asistente administrativo	1	€ 150,00	156 días (full time)	€ 7.000,00			€ 7.000,00
Especialista informático	1	€ 50,00	52 días (full time)	€ 3.612,00			€ 3.612,00
Costo de software base de datos							€ 30.000,00
Subtotal (actividad 2)	6			€ 114.212,00	€ 6.000,00	€ 4.080,00	

SUBTOTAL		
ACTIVIDAD 2	=	€ 154.292,00

Duración: 7 meses

Tabla III
Presupuesto parcial del proyecto (flujo de caja previsto)
Actividad 3 – Análisis comparativo

GASTOS	Número de participantes	Honorarios/día (€/día)	Duración de trabajo (días)	Honorarios totales (€)	Viáticos (€)	Viajes (€)	Gastos totales (€)
ACTIVIDAD 3							
Abogado especialista	4	€ 185,00	156 días (full time)	€ 103.600,00	€ 2.000,00	€ 2.720,00	€ 108.320,00
Asistente administrativo	1	€ 50,00	156 días (full time)	€ 7.000,00			€ 7.000,00
Subtotal (actividad 3)	5			€ 110.600,00	€ 2.000,00	€ 2.720,00	

SUBTOTAL		
ACTIVIDAD 3	=	€ 115.320,00

Duración: 4 meses

Tabla IV

Presupuesto parcial del proyecto (flujo de caja previsto)

Actividad 4 - Conclusión y propuestas

GASTOS	Número de participantes	Honorarios/día (€/día)	Duración de trabajo (días)	Honorarios totales (€)	Viáticos (€)	Viajes (€)	Gastos totales (€)
ACTIVIDAD 4							
Abogado especialista	4	€ 185,00	86 días (full time)	€ 14.800,00	€ 4.000,00	€ 2.720,00	€ 21.520,00
Asistente administrativo	1	€ 50,00	86 días (full time)	€ 4.000,00			€ 4.000,00
Subtotal (actividad 4)	5			€ 18.800,00	€ 4.000,00	€ 2.720,00	

SUBTOTAL		
ACTIVIDAD 4	=	€ 25.520,00

Tabla V
Presupuesto total del proyecto (flujo de caja previsto)

GASTOS	Número total de participantes	Honorarios totales (€)	Viáticos totales (€)	Viajes totales (€)	Otros gastos (€)	Gastos Totales (€)
Actividad 1	5	€ 119.800,00	€ 11.100,00	€ 6.780,00	€ 132.500,00	€ 270.180,00
Actividad 2	6	€ 114.212,00	€ 6.000,00	€ 4.080,00	€ 30.000,00	€ 154.292,00
Actividad 3	5	€ 110.600,00	€ 2.000,00	€ 2.720,00	€ 0,00	€ 115.320,00
Actividad 4	5	€ 18.800,00	€ 4.000,00	€ 2.720,00	€ 0,00	€ 25.520,00
Imprevistos		(5% del presupuesto total)				€ 27.115,00
Subtotal	21	€ 363.412,00	€ 23.100,00	€ 16.300,00	€ 162.500,00	
Porcentaje del gasto total		61,34%	3,90%	2,75%	27,43%	

TOTAL	=	€ 592.427,00
--------------	----------	---------------------

ANEXO 1

Listado Preliminar de Normas de los Estados Partes

Argentina

Ver Anexo 2

Brasil

Arquitetura legal das regras jurídicas de transporte no Brasil

A legislação brasileira encontra-se regulando os diversos modais de transporte por leis, decretos e normas administrativas esparsas, sem existir uma lei geral ou um Código de Transportes, apesar da existência de um plano nacional de transportes estabelecido em lei federal.

Para o transporte aéreo, ao nível geral, estão válidos os seguintes dispositivos legais:

- a) Decreto nº 92.319, de 23 de janeiro de 1986 - Dispõe sobre o funcionamento, no País, de empresas estrangeiras que têm por objeto a exploração do transporte aéreo e de serviços acessórios.
- b) Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica. (Substitui o Código Brasileiro do Ar)
- c) Decreto nº 5.144, de 16 de julho de 2004 - Regulamenta os §§ 1o, 2o e 3o do art. 303 da Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, no que concerne às aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins.

Em âmbito geral, o Código Brasileiro de Aeronáutica é a lei geral que regula as relações jurídicas privadas e públicas em transporte aéreo de pessoas e de cargas (mercadorias).

Para o transporte dutoviário no Brasil, a legislação brasileira prevê a regulação através da lei n. 7.029, de 13 de setembro de 1982, dispondo sobre o transporte dutoviário de álcool especificamente.

Além de outras disposições legais, a lei n. 9.478, de 6 de agosto de 1997 dispõe sobre a política nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, instituindo o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo (ANP).

Essa agência vem implementando resoluções administrativas no sentido de regulamentar o transporte dutoviário de gás natural nos seguintes dispositivos: Resolução ANP nº 27, de 14 de outubro de 2005 – (regulamenta a utilização de instalações de transporte dutoviário de gás natural com remuneração ao transportador); Resolução ANP nº 28, de 14 de outubro de 2005 – (regulamenta a cessão de capacidade de transporte contratado de gás natural em dutos); Resolução ANP nº 29, de 14 de outubro de 2005 – (estabelece critérios para cálculos de tarifas de transporte dutoviário de gás natural).

Por sua vez, para o transporte ferroviário, ao nível geral, estão válidos os seguintes instrumentos legais:

- a) Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912 – Regula a responsabilidade civil das estradas de ferro.
- b) Decreto nº 98.973, de 21 de fevereiro de 1990 - Aprova o Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos, e dá outras providências.
 - Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos.
- c) Decreto nº 473, de 9 de março de 1992 - Dispõe sobre inclusão, no Programa Nacional de Desestatização - PND, da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, da AGEF - Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. e da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.
- d) Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993 - Dispõe sobre a descentralização dos serviços de transporte ferroviário coletivo de passageiros, urbano e suburbano, da União para os Estados e Municípios, e dá outras providências.
- e) Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 - Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.
- f) Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995 - Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências.
- g) Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996 - Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários.
 - Anexo: Regulamento dos Transportes Ferroviários.
- h) Decreto nº 1.945, de 28 de junho de 1996 - Dispõe sobre a Comissão Federal de Transportes Ferroviários - COFER e dá outras providências.
- i) Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997 - Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização, revoga a Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências.

O Regulamento dos Transportes Ferroviários foi promulgado no ano de 1996 e disciplina as relações entre a administração pública e as administrações ferroviárias e inclusive a segurança nos transportes ferroviários,

implementando a política de preços dos serviços no país, além do contrato de transporte e das disposições sobre bagagem.

Para o transporte fluvial, estão em vigor as seguintes normas:

- a) Lei nº 7.509, de 04 de julho de 1986 - Disciplina o transporte de madeira em toros, por via fluvial.
- b) Decreto nº 97.592, de 27 de março de 1989 - Aprova o Regulamento para o Transporte de Madeira em toros por via fluvial, de que trata a Lei nº 7.509, de 4 de julho de 1986.
 - Anexo: Regulamento para o transporte de madeira em toros por via fluvial.
- c) Decreto nº 2.716, de 10 de agosto de 1998 - Promulga o Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres/Porto de Nova Palmira).- Anexo: Acordo de transporte fluvial pela hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres – Porto de Palmira).
 - Protocolo adicional ao acordo de transporte fluvial pela hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres – Porto de Nova Palmira) sobre assuntos aduaneiros.
 - Apêndice I: Condições mínimas a que devem responder os elementos de segurança aduaneira (selos e lacres).
 - Apêndice II: Instruções para preencher o formulário manifesto internacional de carga/declaração de trânsito aduaneiro MIC/DTA.
 - Protocolo adicional ao acordo de transporte fluvial pela hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres – Porto de Nova Palmira) sobre navegação e segurança.
 - Apêndice I: Modelo de certificado de segurança da navegação para as embarcações da hidrovia.
 - Anexo 1: Apêndice II: Modelo de certificado de borda livre para navios da hidrovia.
 - Protocolo adicional ao acordo de transporte fluvial pela hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres – Porto de Nova Palmira) sobre seguros.
 - Protocolo adicional ao acordo de transporte fluvial pela hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres – Porto de Nova Palmira) sobre condições de igualdade de oportunidades para uma maior competitividade.
 - Protocolo adicional ao acordo de transporte fluvial pela hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres – Porto de Nova Palmira) sobre solução de controvérsias.
 - Protocolo adicional ao acordo de transporte fluvial pela hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres – Porto de Nova Palmira) sobre cessação provisória de bandeira.
- d) Decreto nº 3.058, de 14 de maio de 1999 - Dispõe sobre a Ata de Retificação do Protocolo Adicional sobre Navegação e Segurança ao Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres/Porto de Nova Palmira).

- e) Decreto nº 4.460, de 5 de novembro de 2002 - Promulga o Acordo sobre Transporte Fluvial Transversal Fronteiriço de Passageiros, Veículos e Cargas entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina, celebrado no Rio de Janeiro, em 27 de abril de 1997.
- Anexo: Acordo sobre Transporte Fluvial Transversal Fronteiriço de Passageiros, Veículos e Cargas entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina.
- f) Decreto nº 5.781, de 22 de maio de 2006 - Dispõe sobre a execução do Sétimo Protocolo Adicional ao Acordo de Transporte Fluvial pela Hidrovia Paraguai-Paraná (Porto de Cáceres - Porto de Nueva Palmira), assinado ao amparo do Artigo 14 do Tratado de Montevidéu de 1980, entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República da Bolívia, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai, em 9 de dezembro de 2004.

As relações comerciais marítimas são reguladas, no âmbito privado, basicamente, pelo Código Comercial de 1850 elaborado, posteriormente, à independência do Brasil em relação a Portugal.

O Código Comercial de 1850 era dividido, originalmente, em várias partes, sendo que apenas uma parte continua em vigor: a parte Segunda denominada “Do comércio marítimo”. As demais foram revogadas por leis diversas, por tratados internacionais e, indiretamente, também por disposições constitucionais diversas.

Esse Código Comercial consiste na lei n. 556, de 25 de junho de 1850 e, exemplificadamente, fora revogado, parcial e indiretamente, na Segunda Parte pela lei n. 7.203/1984 e pela lei n. 7.273/1984.

Para o transporte marítimo, estão em vigor as seguintes normas:

- a) Lei nº 556, de 25 de junho de 1850 – Código comercial.
- b) Decreto-lei nº 116, de 25 de janeiro de 1967 - Dispõe sobre as operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros, delimitando suas responsabilidades e tratando das faltas e avarias.
- c) Decreto nº 64.387, de 22 de abril de 1969 - Regulamenta o Decreto-lei nº 116, de 25 de janeiro de 1967, que dispõe sobre as operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros, delimitando das faltas e avarias.
- d) Decreto nº 1.052, de 04 de fevereiro de 1994 - Dispõe sobre a direção civil do transporte marítimo em situações de tensão internacional ou guerra e dá outras providências.
- e) Lei nº 9.432, de 08 de janeiro de 1997 - Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

- f) Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 - Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.
- g) Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998 - Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.
 - Anexo: Regulamento de segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.

O transporte terrestre rodoviário e ferroviário de passageiros e de cargas tem a sua arquitetura jurídica baseada nas seguintes normas gerais:

- a) Decreto-lei nº 2.063, de 06 de outubro de 1983 - Dispõe sobre multas a serem aplicadas por infrações à regulamentação para a execução do serviço de transporte rodoviário de cargas ou produtos perigosos e dá outras providências.
- b) Lei nº 8.075, de 16 de agosto de 1990 - Dispõe sobre a extinção do Selo Pedágio e a instituição de mecanismos de financiamento para o setor rodoviário.
- c) Decreto nº 99.471, de 24 de agosto de 1990 - Dispõe sobre a simplificação do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Bens, de que trata a Lei nº 7.092, de 19 de abril de 1983.
- d) Lei nº 8.155, de 28 de dezembro de 1990 - Institui a Taxa de Conservação Rodoviária e dá outras providências.
 - Anexo: Categoria de veículos
- e) Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988 - Aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências.
 - Regulamento para o transporte rodoviário de produtos perigosos.
- f) Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998 - Dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.
- g) Decreto nº 4.097, de 23 de janeiro de 2002 - Altera a redação dos arts. 7º e 19 dos Regulamentos para os transportes rodoviário e ferroviário de produtos perigosos, aprovados pelos Decretos nºs 96.044, de 18 de maio de 1988, e 98.973, de 21 de fevereiro de 1990, respectivamente.
- h) Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 - Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980.

Ademais, além dessas normas gerais estão incluídas no tratamento jurídico dos transportes terrestres o Código de Defesa do Consumidor (Lei n. 8.078, de 11 de setembro de 1990) o qual é aplicável para contratos de transporte de passageiros e, se for o caso, de cargas.

Além disso, no campo dos contratos de transportes, conforme o caso, será possível a aplicação do Código Civil de 2002 (Lei n. 10.406/2002).

O transporte de produtos perigosos, no âmbito nacional, é tratado por regulamentos separados para o modo ferroviário e para o modo rodoviário, existindo ainda tratados internacionais que regulam a questão, como, por exemplo: decisões e resoluções do Mercosul.

Vale dizer também que o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) foi implementado na década de 90, regulamentado pela via do decreto no Brasil.

As normas gerais sobre o transporte de produtos perigosos no Brasil são definidas pelos seguintes instrumentos:

- a) Decreto-Lei nº 2.063, de 6 de outubro de 1983 - Dispõe sobre multas a serem aplicadas por infrações à regulamentação para a execução dos serviços de transporte rodoviário de cargas ou produtos perigosos e dá outras providências.
- b) Decreto nº 96.044, de 18 de maio de 1988 - Aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências.
- c) Decreto nº 98.973, de 21 de fevereiro de 1990 - Aprova o Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos, e dá outras providências.
 - Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos.
- d) Lei nº 10.357, de 27 de dezembro de 2001 - Estabelece normas de controle e fiscalização sobre produtos químicos que direta ou indiretamente possam ser destinados à elaboração ilícita de substâncias entorpecentes, psicotrópicas ou que determinem dependência física ou psíquica, e dá outras providências.
- e) Decreto nº 4.097, de 23 de janeiro de 2002 - Altera a redação dos arts. 7º e 19 dos Regulamentos para os transportes rodoviário e ferroviário de produtos perigosos, aprovados pelos Decretos nos 96.044, de 18/5/88, e 98.973, de 21/2/90, respectivamente.
- f) Decreto nº 4.262, de 10 de junho de 2002 – Regulamenta a Lei nº 10.357, de 27 de dezembro de 2001, que estabelece normas de controle e fiscalização sobre produtos químicos que direta ou indiretamente possam ser destinados à elaboração ilícita de substâncias entorpecentes, psicotrópicas ou que determinem dependência física ou psíquica, e dá outras providências.

O transporte multimodal tem normas próprias regulatórias da atividade as quais podem ser detalhadas nos seguintes instrumentos:

- a) Decreto no. 1.563, de 19 de julho de 1995 - Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994.
- b) Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998 - Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências.

- c) Circular SUSEP nº 40, de 29 de maio de 1998 - Dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – OTM.
- d) Decreto nº 3.411, de 12 de abril de 2000 - Regulamenta a Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas, altera os Decretos nº 91.030, de 5 de março de 1985, e 1.910, de 21 de maio de 1996, e dá outras providências.
- e) Circular SUSEP nº216, de 13 de dezembro de 2002 - Dispõe sobre o Seguro de Responsabilidade Civil do Operador de Transporte Multimodal – Cargas (RCOTM-C).
- g) Decreto nº 5.276, de 19 de novembro de 2004 - Altera os arts. 2º e 3º do Decreto nº 3.411, de 12 de abril de 2000, que regulamenta o Transporte Multimodal de Cargas, instituído pela Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, e dá outras providências.
- h) Resolução ANTT nº 794, de 22 de novembro de 2004 - Dispõe sobre a habilitação do Operador de Transporte Multimodal, de que tratam a Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, e o Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995.

Sem prejuízo da aplicação dessas normas específicas, as disposições do Código Comercial de 1850 e do Código Civil continuam a ser aplicadas, devendo-se analisar cada caso apropriadamente.

O Código Civil brasileiro de 2002 (lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002) tratou no livro I (Do direito das obrigações) da sua Parte Especial sobre o contrato de transporte em um capítulo separado: capítulo XIV (Do transporte), dividindo o transporte de pessoas e o transporte de cargas.

Paraguay

- 1.-Ley 476/57 Código de Navegación Fluvial y Marítimo
- 2.- Ley 1340/68 que Modifica el Art.75 de la Ley 476/57
- 3.- Ley 429/57 Que crea la Dirección General de Marina Mercante
- 4.- Ley 928/27 Reglamento de Capitanía
- 5.- Ley 1158/85 Que Organiza la Prefectura General Naval
- 6.- Ley 2367 Que aprueba el Convenio Internacional de la Vida Humana en el Mar
- 7.- Ley 2614 Que aprueba el Convenio de las NNUU sobre Transporte Marítimo de Mercancías
- 8.- Ley 269 Que aprueba el Acuerdo de Transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná y sus seis Protocolos Adicionales
- 9.- Decreto 16927 por el cual se autoriza la vigencia en la república del Paraguay del “Acuerdo de Alcance Parcial para la facilitación del Transporte Multimodal de Mercancías, Protocolizado en el Marco del Tratado de Montevideo de 1980

- 10.- Ley 1128 Que aprueba el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, con sus Respectivos Anexos y Modificaciones, en el Marco de la ALADI
- 11.-Ley 1560 Que Regula el Sistema Nacional de Transporte y Crea la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) y la Secretaría Metropolitana de Transporte (SETAMA)
- 12.- Resolución 53/02 de DINATRAN, que Reglamenta el Transporte Nacional e Internacional de Cargas por Carretera
- 13.- Decreto-Ley 22094/47 Por el Cual se Establece el Reglamento General de Transito Caminero
- 14.- Resolución 1762/97 de MOPC, por la Cual se Unifica en un Solo instrumento, las disposiciones Relativas a Peso y Dimensiones de los Camiones y Ómnibus, que Transitan por la Rutas Nacionales
- 15.- Decreto 17.061 que Reglamenta Aspectos de la Ley 1615 de Transformación del Ferrocarril
- 16.- Ley 1955 que exceptúa al Ferrocarril Carlos Antonio López de la Vigencia de la Ley 1932 que “Suspende la Aplicación de la Ley 1615 de Reorganización y Transformación de Entidades Públicas Descentralizadas y de Reforma y Modernización de Organismos de la Administración Central”
- 17.- Ley 1680 Código Aeronáutico
- 18.- Ley 1653 que aprueba el Convenio de Montreal sobre Transporte Aéreo Internacional
- 19.- Ley 2757 que aprueba el Protocolo Relativo al Texto Autentico trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944)
- 20.- Ley 2758 que aprueba el Protocolo Relativo al Texto Autentico en seis idiomas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944)
- 21.- Ley 1616 que aprueba el Protocolo Relativo a una Enmienda al Artículo 3 BIS del Convenio sobre Aviación Civil Internacional del 10 de Mayo de 1984
- 22.- Ley 1616 que aprueba el Protocolo Relativo a una Enmienda al Artículo 83 BIS del Convenio sobre Aviación Civil Internacional del 6 de Octubre de 1980
- 23.- Ley 1114 que aprueba el Acuerdo sobre los servicios Aéreos Sub Regionales entre Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Paraguay y Uruguay.
- 24.- Ley 266/55 que aprueba, entre otros, el Tratado de Navegación Comercial Internacional suscripta en Montevideo en 1940
- 25.- Acuerdo sobre Jurisdicción en Materia de Contrato de Transporte Internacional de Carga entre los Estados Partes del MERCOSUR, pendiente de ratificación.

Uruguay

- Constitución de la República: Constitución 1967 con las modificaciones plebiscitadas el 26 de noviembre de 1989, el 26 de noviembre de 1994, el 8 de diciembre de 1996 y el 31 de octubre de 2004
- Tratado de Montevideo de derecho comercial de 1889
- Tratado de derecho comercial terrestre de Montevideo de 1940

- Tratado de Montevideo de 1980, creador de la ALADI (aprobado por decreto ley nº 15.071 de 1980)
- ley sobre relaciones de consumo nº 17.250 de 2000
- ley de sociedades comerciales nº 16.060 de 1989
- código civil de 1865 (artículos relativos al transporte 1776, 1855 y 2393 a 2405, ubicados en el Libro Cuatro título IV y en el Apéndice con las normas internacionales)
- código de comercio aprobado por ley nº 817 de 26/05/1865 (capítulo v del título III, libro III)
- ley de ratificación convenio bilateral de transporte por agua
- código aeronáutico aprobado por decreto ley nº 14.305 de 29/11/74
- -decreto ley nº 14.829 de 10/10/1978 de ratificación del pacto de Varsovia de 1929
- -ley nº 12.018 de 04/11/1953 de ratificación de la convención de Chicago de 1944, y modificativas posteriores: decretos leyes nº 14.822 de 27/09/1978, nº 14.833 de 17/10/78, nº 15.168 de 10/08/1981 y ley nº 15.762 de 13/09/1985.
- ley nº 18.169 de 25/08/2007 sobre de ratificación de la convención de Montreal de 1999 sobre transporte aéreo
- -ley de ratificación convención de La Haya –Visby de 1924
- -ley de ratificación convenio bilateral de transporte por agua con argentina, decreto ley nº 14.370 de 08/05/1975
- -ley de ratificación convenio bilateral de transporte por agua con brasil, decreto ley nº 14.452 de 24/10/1975
- decreto ley de caminos nº 10.382 de 1943 artículos 27 y 28
- ley nº 12.091 de 05/01/1954 sobre navegación y comercio de cabotaje
- ley nº 16.170 de 1990 artículos 319 y 322 sobre transporte de pasajeros por carretera
- ley orgánica de la Adm. de Ferrocarriles (AFE) decreto ley nº 14.396 de 1975
- ley de puertos nº 16.246 de 1992
- ley de peajes nº 13.297 de 1964
- ley de desmonopolización de seguros nº 16.246 de 1993
- decreto ley sobre concesiones de obra pública nº 15.637 de 1984
- ley de buques nº 16.387 de 1993
- decreto ley de desarrollo de la marina mercante nº 14.650 de 1977
- ley de protección del medio ambiente nº 17.283 de 12/12/2000.
- ley de tránsito nº 18.113 de abril de 2007.
- ley sobre transporte profesional de carga nº 17.296 de 2001, arts. 270 a 273.
- reglamento nacional de circulación vial aprobado por decreto nº 118/984 de 23 de marzo de 1984 y modificativos

ANEXO 2

Análisis preliminar de dos figuras jurídicas a título de ejemplo

Argentina

Introducción

El transporte constituye una actividad transversal dentro de las estructuras productivas de todos los países. De acuerdo a sus características, su regulación a nivel normativo se distribuye entre diferentes modos de transporte, tipo de actividad y cargas. A su vez, existen acuerdos internacionales que permiten brindar el mismo tratamiento a situaciones jurídicas similares. También se busca contemplar la situación de los tráficos internacionales, que pretenden dar previsibilidad a las empresas encargadas de brindar el servicio de transporte.

Constitución Nacional Argentina

El transporte ha sido desde el inicio de la organización nacional argentina una actividad considerada especialmente entre los legisladores. La Constitución de la Nación Argentina, sancionada en Santa Fe en 1853, regula indirectamente el transporte nacional e internacional, al ocuparse de un problema grave que se arrastraba desde la independencia. Se trataba de la existencia de aduanas provinciales que, junto con otras regulaciones establecidas para proteger los mercados locales de la producción extranjera y generar recursos fiscales, volvían casi imposible el tráfico interprovincial, tanto de personas como de cargas.

En los artículos que se transcriben a continuación, los primeros constituyentes se ocuparon de tratar específicamente el tema del acceso a los mercados en la primera parte de la Constitución, en el capítulo dedicado a las Declaraciones, Derechos y Garantías.

Vale la pena comentar, que en ninguna de las reformas constitucionales que tuvieron lugar en los años 1860, 1898, 1949, 1957 y 1994, estos artículos fueron modificados.

"Artículo 9.- En todo el territorio de la Nación no habrá más aduanas que las nacionales, en las cuales regirán las tarifas que sancione el Congreso".

Por esta norma la Constitución federaliza las aduanas y suprime las provinciales que existían hasta ese momento. Este artículo y los tres siguientes

responden al propósito de los constituyentes de desterrar un sistema feudal que venía desde la Colonia, y que se prolongó y agravó después de la independencia, constituyendo una causa fundamental del aislamiento, querellas y luchas interprovinciales.

"Artículo 10.- En el interior de la República es libre de derechos la circulación de los efectos de producción o fabricación nacional, así como de los géneros y mercaderías de todas clases, despachadas en las aduanas exteriores".

Es decir, se garantiza la libre circulación de los bienes nacionales y extranjeros, por todo el territorio nacional, sin pagar por esa circulación gravamen alguno, resguardando el tránsito comercial interprovincial.

"Artículo 11- Los artículos de producción o fabricación nacional o extranjera, así como los ganados de toda especie, que pasen por territorio de una provincia a otra, serán libres de los derechos llamados de tránsito, siéndolo también los carruajes, buques o bestias en que se transporten; y ningún otro derecho podrá imponérseles en adelante, cualquiera que sea su denominación, por el hecho de transitar el territorio".

Este artículo es complementario de los anteriores y está referido al tránsito de mercaderías y sus vehículos que pasen por territorio de una provincia a otra o transiten por la República, que a ese fin es considerada en su unicidad territorial.

"Artículo 12- Los buques destinados de una provincia a otra, no serán obligados a entrar, anclar y pagar derechos por causa de tránsito; sin que en ningún caso puedan concederse preferencias a un puerto respecto de otro, por medio de leyes o reglamentos de comercio".

En este artículo, además de reiterarse las libertades establecidas en los anteriores, pero referidas a una modalidad como la fluvial, avanza en el establecimiento de un principio de igualdad que impide otorgar ventajas o privilegios a un puerto respecto de otros.

Luego, en el **art. 14**, y de modo general, se enumeran los derechos que la carta magna garantiza a todos sus habitantes, conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio, y donde se incluyen los siguientes, que tienen relación con la actividad de transporte: trabajar y ejercer toda industria lícita; navegar y comerciar; entrar, permanecer, transitar y salir del territorio argentino; asociarse con fines útiles, entre otros.

Este artículo es conocido como el de los derechos civiles, pues pertenecen al hombre por su condición humana, y no requieren del Estado para crearlos. Solo los reconoce, los positiviza y reglamenta para garantizar su ejercicio y la convivencia humana.

En el **art. 20** los extenderán a los extranjeros, a quienes les reconoce todos los derechos civiles del ciudadano, y enumera de manera no taxativa los

siguientes: pueden ejercer su industria, comercio y profesión; poseer bienes raíces, comprarlos y enajenarlos; navegar los ríos y costas, entre otros.

Por último, en el **art. 26** fijarán la norma que abre los ríos interiores del país a las banderas de todos los países, sujeto a los reglamentos a dictarse.

Podemos decir que los artículos señalados marcan la coherencia de un pensamiento liberal tradicional entre los legisladores, que tenía por objeto lograr mayores niveles de comercio, intercambio entre regiones, inmigración y capitales.

Sobre esa línea se desarrolló el sistema jurídico argentino, camino que continuarían los Códigos Civiles y de Comercio que serían sancionados una década después. En las dos normas las referencias al transporte son varias, como puede verse a continuación.

Código de Comercio (CCom)

En el Libro Segundo del Código de Comercio se encuentra la regulación general y especial de los contratos comerciales. Allí se ubica el Capítulo Quinto, denominado "*De los acarreadores, porteadores o empresarios de transportes*", donde entre los arts. 162 y 206, se avanza de manera indirecta en el establecimiento de la normativa sobre el transporte comercial, a través de disposiciones que regulan la actividad del sujeto agente auxiliar del comercio que asume el carácter de empresario de transporte.

Código Civil

Este Código solo regula lo que puede denominarse el transporte residual. Es decir, el transporte aislado, no organizado como empresa, aunque sea oneroso; el transporte gratuito (con pases) y el transporte benévolo. En estos supuestos se aplican las normas de la locación de obra, ya que se considera una obligación de resultado.

Leyes Básicas Generales

Entre las leyes regulatorias del transporte nacional e internacional que inciden tanto sobre la responsabilidad como sobre las características y demás elementos del contrato de transporte se encuentran, entre otras, las siguientes:

Ley N° 24449. Ley de Tránsito y Seguridad Vial. Regula el uso de la vía pública y se aplica a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública y a las actividades vinculadas al transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto se relacione con el tránsito. Quedan excluidos los ferrocarriles. Decreto N° 779/95 : Reglamenta la Ley de Tránsito y Seguridad vial.

TRANSPORTE DE CARGAS Ley 24653: Fija las normas para la administración del Sistema de Transporte de Cargas por automotor.

Decreto 105/98: Fija las políticas del Transporte de Cargas y las Normas Generales del REGISTRO ÚNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.). Establece el Régimen Sancionatorio aplicable a aquellas personas que realicen servicios de autotransporte de cargas

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS Resolución S. T. N° 202/93: Aprueba las Normas reglamentarias para la explotación del servicio de transporte por automotor de pasajeros por carretera de carácter Internacional.

Resolución SST 263/90 Pone en vigencia el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre inscripto como Acuerdo de Alcance Parcial en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) , conforme los mecanismos del Tratado de Montevideo de 1989

TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS Decreto 958/92: Fija el marco regulatorio del autotransporte interurbano de pasajeros de jurisdicción nacional.

Decreto 808/95: Modifica el decreto N° 958/92 estableciendo nuevas normas para la reglamentación del transporte interurbano de pasajeros de jurisdicción nacional

LEY N° 22.111 Aprueba el Convenio de Transporte Internacional Terrestre. Noviembre de 1979. Adoptado en la VIII Reunión Ordinaria de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur.

LEY 24.093 Ley de puertos, del año 1992. Todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio de la República, se rigen por la presente ley.

Ley 24051. Residuos Peligrosos. Regula lo que tiene que ver con la generación, manipulación, transporte y tratamiento de estos residuos. Se considera peligroso todo residuo que pueda causar daño, directa o indirectamente a seres vivos o contaminar el suelo, el agua, la atmósfera o el ambiente en general.

CMC. DEC. N° 11/02. ACUERDO SOBRE JURISDICCION EN MATERIA DE CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA ENTRE LOS ESTADOS PARTE DEL MERCOSUR.

Normativa modo fluvial

Fuera de los supuestos establecidos en los Códigos, como es el caso del art. 206 del C.Com, el transporte de cosas o personas efectuado por agua, la actividad está regulada en el ámbito interno por la ley de Navegación 20.094 y en el ámbito internacional por la Convención de Bruselas de 1921 (ley 15.787); el Tratado de Montevideo de Derecho Comercial Internacional de 1889 (ley 3192) y el Tratado de Navegación Comercial Internacional de Montevideo de 1940 (decreto ley 7771).

Normativa modo aéreo

Por su parte, el transporte de cosas o persona efectuados por vía aérea, está regulado en el ámbito doméstico por el Código Aeronáutico (ley 17.285 y modificatorias) y en el ámbito internacional por el Sistema de Varsovia de 1929 (ley 14.111), Protocolo de la Haya de 1955 (decreto Ley 17.386) y Protocolos de Montreal nº 1; 2; 3 y Protocolo Adicional nº 4 (Ley 23.556). Este último resulta de especial interés por cuanto modifica el Convenio de Varsovia - La Haya en un intento por alinear el régimen de responsabilidad en el *transporte aéreo de mercaderías* con el establecido por el Protocolo de Guatemala para el *transporte aéreo de pasajeros*.

Normativa transporte terrestre por carretera de pasajeros y cargas

El transporte automotor de carga y de pasajeros tienen normas propias regulatorias de la actividad que detallaremos a continuación. Sin perjuicio de ello, las disposiciones del Código de Comercio conservan su aplicabilidad considerando que no han sido derogadas, ya que las normas especiales regulatorias de la actividad son principalmente de carácter administrativo y, fundamentalmente, debido a que esas normas especiales reconocen la comercialidad de la actividad.

En particular, la ley 12.346, con sus múltiples modificaciones, regula la explotación del servicio público de transporte automotor oneroso de pasajeros en jurisdicción nacional. Su reglamentación sufrió varios cambios a lo largo del tiempo. De la primera regulación establecida por el decreto del Poder Ejecutivo Nacional nº 27.911/39, luego derogada por el decreto 958/92, se pasaría al decreto 808/95, que regula específicamente el transporte de pasajeros interurbano.

Por su parte, el decreto 656/94, crea un régimen regulatorio del transporte automotor de pasajeros urbano y suburbano en el ámbito nacional. A su vez, el transporte automotor internacional de pasajeros se encuentra establecido por las resoluciones de la Secretaría de Transporte nº 264/90 y 202/93. Estas normas conforman el marco administrativo nacional regulatorio de la actividad del transporte automotor terrestre de pasajeros en el país.

El régimen es principalmente una fuente de regulación administrativa con relación al otorgamiento de licencias y regulación de las modalidades y condiciones del transporte.

Por éste régimen (art. 3, 13, 14, 15 y 17 del Decreto 958/92, art. 6,7 y 8 del decreto 656/94) los servicios de transporte de pasajeros se clasifican en servicios públicos o servicios de tráfico libre. La clasificación es importante con relación a la aplicación del art. 204 y concordantes del Código de Comercio.

En cuanto al transporte automotor de cargas, la ley 24.653 establece un régimen específico para el transporte automotor de cargas nacional e internacional. El Poder Ejecutivo Nacional ha reglamentado esta ley mediante el Decreto nº 105/98.

Normativa modo Ferroviario

El transporte ferroviario se encuentra regulado por la Ley General de Ferrocarriles nº 2873 y el Reglamento General de Ferrocarriles, Decreto PEN nº 90.325/36 modificado por el Decreto PEN nº 1140/94.

Normativa Transporte Multimodal

Por su parte, el transporte de mercaderías bajo el régimen de transporte multimodal tiene su ley específica nº 24.921. La ley se aplica al transporte multimodal de mercaderías realizado en el ámbito nacional y al transporte multimodal internacional de mercaderías cuando el lugar de destino previsto contractualmente por las partes se encuentre situado en jurisdicción de la República Argentina.

En adelante intentaremos desarrollar, a partir de las áreas temáticas definidas en el proyecto presentado en la primer etapa del curso en Montevideo, cuales son las normas y sus características principales y distintivas, que regulan el transporte argentino de mercaderías en los diferentes modos.

Contrato de Transporte

Definición

Se entiende por contrato comercial doméstico de transporte, a aquel por el cual un sujeto porteador, agente auxiliar del comercio organizado en forma de empresa –lo que implica la asunción de riesgos jurídicos y económicos del transporte-, se obliga frente a otro sujeto cargador de recibir, conservar, trasladar por tierra o por pequeñas embarcaciones y entregar las cosas que reciba, o a efectuar el traslado por tierra o por pequeñas embarcaciones de una persona, por el pago como contraprestación de un precio en dinero denominado porte o flete, o pasaje.

Partes del contrato:

Las partes del contrato son dos: a) el transportista y b) el cargador (transporte de cosas) o pasajero (transporte de personas)

El transportista asume la actividad y el riesgo del traslado. El cargador es la persona que entrega las cosas para su transporte y el pasajero quien contrata su propio desplazamiento.

Forma y prueba del contrato:

El negocio no es formal, sin embargo se instrumenta mediante documentos que se llaman: carta de porte (transporte terrestre de cargas); el conocimiento de embarque (transporte de cosas por agua); el pasaje, billete "boleto" cuando se trata de transporte de personas.

Obligaciones de las partes:

a) Obligaciones del transportador: realizar el traslado convenido por el medio estipulado, en el plazo convenido y con entrega de la mercadería al destinatario;

b) Obligaciones del cargador: entregar la carga al transportador y pagar el flete o precio.

c) Tratándose de transporte de personas tiene obligación el transportador de trasladar al pasajero a destino y custodiar el equipaje.

d) Obligación del pasajero: consiste en el pago del precio o pasaje.

Caracteres:

Bilateral, oneroso, consensual, conmutativo, típico, no formal, por adhesión (de empresa), de colaboración.

Contrato de Transporte en el Código de Comercio

Como ya dijimos en el Libro Segundo del Código de Comercio se encuentra la regulación general y especial de los contratos comerciales. Allí se ubica el Capítulo Quinto, denominado "*De los acarreadores, porteadores o empresarios de transportes*", que abarca los arts. 162 a 206. En ellos se avanza de manera indirecta en el establecimiento de la normativa sobre el transporte comercial, a través de disposiciones que regulan la actividad del sujeto agente auxiliar del comercio que asume el carácter de empresario de transporte.

No obstante, el Código de Comercio no comprende todo desplazamiento de mercaderías o personas. Existen supuestos de transporte, como desplazamiento de cosas, por ejemplo en materia de viajeros de comercio o transporte multimodal de mercaderías, que está regulado por las legislaciones especiales.

El Código de Comercio considera especialmente el transporte por tierra. Solo en el art. 206 extiende su regulación al transporte por agua en pequeñas

embarcaciones. Como ya citamos, el transporte fluvial, marítimo y aéreo se rigen por leyes especiales: ley 20094 para la navegación por agua y el Código Aeronáutico (incluido en el Código de Comercio) que legisla sobre el transporte por aire. Fuera del Derecho Comercial encontramos legislado el transporte ferroviario por una vieja ley del año 1891, incluida dentro del derecho administrativo, como servicio público hasta la privatización. A partir de la privatización se encuadra dentro del derecho comercial y subsidiariamente en el derecho civil.

El Código de Comercio, entonces, regula indirectamente el contrato de transporte, lo cual implica caracterizarlo y diferenciarlo de otros supuestos de transporte: 1) existe un sujeto agente auxiliar del comercio organizado bajo la forma de empresa (conf. art. 8 inc. 5 del CCom) que se obliga al transporte de cosas o personas; 2) que esta empresa asume los riesgos propios de la actividad –tanto los riesgos jurídicos como los económicos-; 3) que existe un sujeto que como contraprestación al transporte paga un precio en dinero.

Si bien los puntos 1 y 3 pueden existir en otros supuestos de transporte y/o en otros contratos, el punto 2 caracteriza al contrato comercial de transporte regulado por el Código de Comercio. Además se presume que el contrato es oneroso.

En consecuencia, se excluye el transporte gratuito, el que realizan personas que transportan en forma no comercial, en el cual el transportista no tiene carácter de empresa, como puede ser el caso del transporte benévolo. Es decir, aquel que tiene lugar por amabilidad o animus beneficendi del transportador, sin asumir los riesgos del transporte. Lo que caracteriza al transporte benévolo no es la falta de una contraprestación dineraria, lo que sería un caso de transporte gratuito, sino la falta en el sujeto transportista de carácter de empresa de transporte, pues transporta por amabilidad y no por comercio. También se incluye dentro del transporte no comercial al acto aislado de transporte.

Contrato de Transporte Internacional

Por su parte, el contrato de transporte terrestre internacional se rige, en cuanto al derecho aplicable, por las normas generales de derecho civil sobre contratos internacionales (art. 1205 a 1214 del Código Civil, que se transcriben más adelante) y, en caso de ser aplicables, los Tratados de Montevideo de Derecho Comercial Internacional de 1889 –por aplicación analógica del art. 14- y del Derecho Comercial Terrestre Internacional de 1940. El transporte automotor de carga internacional es regido, además, por la ley 24.653 (conf. Art. 3 inc. b).

El único artículo del Código de Comercio que introduce normas de Derecho Internacional Privado específicas sobre transporte, es el n° 855, vinculado con la prescripción, el cual regula tanto el transporte doméstico como el internacional.

"Artículo 855.- Las acciones que derivan del contrato de transporte de personas o cosas y que no tengan fijado en este Código un plazo menor de prescripción, se prescriben:

1. Por un año, en los transportes realizados en el interior de la República;

2. Por dos años, en los transportes dirigidos a cualquier otro lugar. En caso de pérdida total o parcial, la prescripción empezará a correr el día de la entrega del cargamento, o aquel en que debió verificarse, según las condiciones de su transporte; en caso de avería o retardo, desde la fecha de la entrega de las cosas transportadas. Cuando se trate de transporte de pasajeros, la prescripción correrá desde el día en que concluyó o debió concluir el viaje. Será nula toda convención de partes que reduzca estos términos de prescripción".

Reglas de conflicto contractual del Código Civil

El Código Civil también fija las reglas de conflicto en materia de derecho internacional privado, vinculado con el contrato internacional de transporte:

"Art.1205.- Los contratos hechos fuera del territorio de la República, serán juzgados, en cuanto a su validez o nulidad, su naturaleza y obligaciones que produzcan, por las leyes del lugar en que hubiesen sido celebrados.

Art.1206.- Exceptúanse del artículo anterior aquellos contratos que fuesen inmorales, y cuyo reconocimiento en la República resultase injurioso a los derechos, intereses o conveniencias del Estado o de sus habitantes.

Art.1207.- Los contratos hechos en país extranjero para violar las leyes de la República, son de ningún valor en el territorio del Estado, aunque no fuesen prohibidos en el lugar en que se hubiesen celebrado.

Art.1208.- Los contratos hechos en la República para violar los derechos y las leyes de una nación extranjera, no tendrán efecto alguno.

Art.1209.- Los contratos celebrados en la República o fuera de ella, que deban ser ejecutados en el territorio del Estado, serán juzgados en cuanto a su validez, naturaleza y obligaciones por las leyes de la República, sean los contratantes nacionales o extranjeros.

Art.1210.- Los contratos celebrados en la República para tener su cumplimiento fuera de ella, serán juzgados, en cuanto a su validez, su naturaleza y obligaciones, por las leyes y usos del país en que debieron ser cumplidos, sean los contratantes nacionales o extranjeros.

Art.1211.- Los contratos hechos en país extranjero para transferir derechos reales sobre bienes inmuebles situados en la República, tendrán la misma fuerza que los hechos en el territorio del Estado, siempre que constaren de

instrumentos públicos y se presentaren legalizados. Si por ellos se transfiriese el dominio de bienes raíces, la tradición de éstos no podrá hacerse con efectos jurídicos hasta que estos contratos se hallen protocolizados por orden de un juez competente.

Art.1212.- El lugar del cumplimiento de los contratos que en ellos no estuviere designado, o no lo indicare la naturaleza de la obligación, es aquel en que el contrato fue hecho, si fuere el domicilio del deudor, aunque después mudare de domicilio o falleciere.

Art.1213.- Si el contrato fue hecho fuera del domicilio del deudor, en un lugar que por las circunstancias no debía ser el de su cumplimiento, el domicilio actual del deudor, aunque no sea el mismo que tenía en la época en que el contrato fue hecho, será el lugar en que debe cumplirse.

Art.1214.- Si el contrato fuere hecho entre ausentes por instrumento privado, firmado en varios lugares, o por medio de agentes, o por correspondencia epistolar, sus efectos, no habiendo lugar designado para su cumplimiento, serán juzgados respecto a cada una de las partes, por las leyes de su domicilio.

Art.1215.- En todos los contratos que deben tener su cumplimiento en la República, aunque el deudor no fuere domiciliado, o residiere en ella, puede, sin embargo, ser demandado ante los jueces del Estado.

Art.1216.- Si el deudor tuviere su domicilio o residencia en la República, y el contrato debiese cumplirse fuera de ella, el acreedor podrá demandarlo ante los jueces de su domicilio, o ante los del lugar del cumplimiento del contrato, aunque el deudor no se hallase allí.

Carta de Porte

El contrato de transporte supone la extensión de una carta de porte, en la cual se individualizan las partes del contrato de transporte, la descripción de la cosas transportada y su embalaje, el precio convenido y si el mismo se encuentra pagado o es adeudado; al igual que el lugar y el plazo de la entrega de la cosas transportada, de acuerdo al art. 165 del CCom. No obstante, pueden existir otras enunciaciones o faltar alguna, lo que no quita existencia la carta, aunque si puede afectar su eficacia probatoria.

Esta carta de porte es el título legal del contrato de transporte entre las partes. (art. 167 del CCom), título valor negociable, representativo de las mercaderías transportadas, por lo que se entiende que la entrega de la carta de porte implica la transferencia de la propiedad de la cosa transportada (conf. Art. 463, 4º párrafo del CCom). Por último es recibo de las mercaderías entregadas por el cargador al transportista.

Sobre la carta de porte la ley nº 24.653 de transporte automotor de cargas

establece, junto con el decreto 1035/02, cambian el carácter facultativo otorgado por el Código de Comercio, estableciendo la obligatoriedad relativa, en tanto se admite, de acuerdo al caso, su reemplazo por otros documentos, en la emisión en el transporte automotor de carga interurbano (art. 9 inc. a) de la ley nº 24.653, art. 4 inc. d) del decreto PEN 1035/02.

Esta misma ley fija para el transporte intencional en su art. 9 inc. b) el requisito de emisión de un manifiesto de carga (MC) o conocimiento de embarque, de acuerdo a los convenios vigentes;

Contrato de Transporte Aéreo

El contrato de transporte aéreo se caracteriza fundamentalmente por la prestación a que se obliga el transportista, quien se compromete a la realización del traslado a destino de las personas o cosas confiadas a él.

Puede ser transportista cualquier persona física o jurídica capaz de contratar, aún cuando normalmente ese papel es desempeñado por un empresario que, para poder dar cumplimiento a las obligaciones emergentes del contrato, debe ser propietario, explotador o fletador de una aeronave, requisito indispensable para efectuar el traslado.

El transportista no debe necesariamente comprometerse a llevar a cabo el transporte por sus propios medios, sino que basta que asuma la obligación de proveerlo o hacerlo proveer por otra persona idónea a tal fin, noción que nos introduce en la distinción entre transportista contractual y de hecho.

En materia de contratos de transporte aéreo internacional no existe un régimen único. El Convenio de Varsovia de 1929 (en tanto ratificado) rige para aquellos contratos en los cuales, según las estipulaciones de las partes, el punto de partida y de destino estén situados en el territorio de dos Altas Partes Contratantes o en el de una sola si hay alguna escala prevista en el territorio de cualquier otro Estado. Cuando el Convenio de Varsovia no resulta aplicable, las relaciones entre los contratantes se determinan conforme a las reglas del Derecho Internacional Privado.

Sin perjuicio de lo expuesto, la realidad revela un alto grado de uniformidad ya que, por un lado, el Convenio de Varsovia rige en efecto la mayoría de los contratos de transporte aéreo internacional de pasajeros y, por otro lado, casi todos los que quedan fuera de su ámbito son regulados por las condiciones generales elaboradas por la IATA (Internacional Air Transport Association) que, a su vez, sigue los lineamientos del Convenio de Varsovia. En el caso de Argentina, el Convenio de Varsovia de 1929 entró en vigencia el 19 de junio de 1952 mediante la ley 14.111, y el Protocolo de La Haya el 10 de septiembre de 1969 por ley 17.386. Estos documentos rigen el transporte aéreo cuando los lugares de partida y de destino se encuentran situados en países que hayan ratificado uno u otro instrumento.

A fin de evitar conflictos, el Protocolo de La Haya ha dispuesto que el Convenio de 1929 resulta de aplicación no sólo al transporte aéreo realizado entre dos Estados adheridos a él, sino también el transporte aéreo entre un Estado que haya ratificado el Protocolo de La Haya y otro Estado que sólo esté adherido al Convenio de Varsovia de 1929. Asimismo, la ratificación del Protocolo por un Estado que no sea miembro del Convenio de Varsovia de 1929 producirá el efecto de adhesión al Convenio modificado por el Protocolo, conformando de esta manera un verdadero "Sistema de Varsovia".

No obstante, los mencionados instrumentos regulan tan sólo ciertas cuestiones relativas al transporte aéreo internacional, tales como los documentos del transporte y la responsabilidad del transportista, entre otros.

Contrato de Transporte en la Ley de Transporte Multimodal (LTM)

La Argentina sancionó en el año 1997 la ley nº 24.921 de Transporte Multimodal de Mercaderías en el ámbito nacional e internacional. En este último caso la ley será aplicable solo cuando el lugar de destino previsto contractualmente por las partes se encuentre situado en jurisdicción de la República Argentina. El transporte multimodal de pasajeros está excluido de la regulación de esta Ley de Transporte Multimodal.

En el punto de conexión elegido, el lugar de destino, se puede considerar aplicable las normas civiles sobre derecho aplicable a los contratos internacionales (arts. 1205 a 1214 del Código Civil). En consecuencia, se considera internacional el transporte multimodal de mercaderías cuando la celebración del contrato y su cumplimiento se hallan vinculados a dos o más Estados.

La norma de conflicto del art. 1 LTM, dispone la aplicabilidad de esta ley al transporte internacional de mercaderías, cuando el punto de conexión "lugar de destino" previsto en el contrato se encuentre situado en jurisdicción de la República Argentina. La solución de la LTM se inclina, entonces, por la aplicación de la *lex loci executionis*, en armonía con las disposiciones especiales sobre transporte en materia de navegación (art. 603 de la ley de navegación), automotor (ley 24.653 y decreto reglamentario 1035/02) y aeronavegación, y normas generales del Código Civil sobre derecho aplicable a los contratos internacionales.

En tanto el Estado ejerce su jurisdicción en su territorio terrestre, marítimo y aéreo con respecto a los actos, personas y cosas que se ejecuten o se encuentren dentro de él, la noción de jurisdicción parecería ser equivalente a la de territorio nacional. Sin embargo, esta noción no es absoluta, en tanto los Estados a través de Tratados Internacionales pueden reconocer limitaciones a esa jurisdicción. Por ello, en un caso particular, a través de las excepciones a la jurisdicción pueden aparecer problemas de interpretación.

En el art. 2 define los términos que tratará la ley. Se entiende por Transporte Multimodal de Mercaderías *el que se realiza en virtud de un contrato de transporte multimodal utilizando como mínimo, dos modos diferentes de porteo a través de un solo operador, que deberá emitir un documento único para toda la operación, percibir un solo flete y asumir la responsabilidad por su cumplimiento.* Esto sin perjuicio de que comprenda además del transporte entre sí, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenaje, manipulación o entrega al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados en origen y destino, incluso los de consolidación y desconsolidación de las mercaderías, cumplimentando las normas legales vigentes.

El art. 162 del Código de Comercio impone obligaciones a las personas que en forma de empresa transporten mercaderías o personas contra el pago de un flete. En el régimen del Código de Comercio el transportista comercial es aquel que transporta en forma de empresa. El capítulo V utiliza como sinónimos los términos acarreador y empresario de transporte.

El operador de Transporte Multimodal es también un sujeto comercial, persona física con matrícula de comerciante o sociedad comercial, organizado en forma de empresa, dado que asume los riesgos del transporte multimodal, pero puede no ser un transportista profesional.

En relación al contrato de transporte multimodal de mercaderías, lo define como el acuerdo de voluntades entre el cargador y el Operador de Transporte Multimodal (OTM), por el cual el OTM se compromete al transporte de la carga utilizando por los menos dos modos de transporte y el cargador se obliga al pago de un precio en dinero.

Por su parte, el documento de transporte multimodal es el instrumento privado emitido y firmado por el OTM con las formalidades y el contenido de ley en virtud de un contrato de transporte multimodal. El Documento de transporte multimodal tiene como efectos propios el constituirse como un instrumento de prueba: 1) de la celebración del contrato; 2) de la entrega y el estado aparente de la mercadería, presumiéndose en caso de silencio el buen estado; 3) de la obligación asumida por el OTM de entregar y por lo tanto transportar la mercadería en el lugar de destino a la persona indicada.

Es decir, constituye tanto un título valor, como un título ejecutivo.

La LTM contiene disposiciones particulares para el transporte de mercadería peligrosa (art. 33 y 34). Sin embargo, el régimen especial de residuos peligrosos creado por ley 24.051 tiene efectos sobre el transporte multimodal que deben ser considerados.

En especial, relacionado con el documento de transporte multimodal, la ley

24.051 dispone que en el caso de transporte de mercadería peligrosa debe emitirse un manifiesto. Este instrumento debe contener los requisitos enumerados por el art. 13 de la ley 24.051. En consecuencia, el transporte multimodal de residuos peligrosos obliga a la emisión del Documento de Transporte Multimodal de la ley 24.921 y del manifiesto de la ley 24.051.

El art. 41 regula la prórroga de la jurisdicción. En los contratos de transporte multimodal que se celebren para realizar un transporte en el ámbito nacional y en los contratos de transporte multimodal internacionales en los que el lugar de destino previsto este en jurisdicción argentina, es nula toda cláusula que establezca otra jurisdicción que la de los tribunales federales argentinos competentes. Sin embargo, es válido el sometimiento a tribunales o árbitros extranjeros si se acuerda después de producido el hecho generador de la causa.

En los contratos de transporte multimodal domésticos y en los contratos de transporte multimodal internacionales con lugar de destino en jurisdicción argentina –ámbito de aplicación espacial de la ley 24.921- la jurisdicción es otorgada por ley a los jueces federales argentinos competentes en razón del territorio de la materia.

El art. 41 declara la nulidad de las cláusulas de prorroga de jurisdicción incorporadas antes de que se presente el conflicto. Sin embargo, el mismo art. 31 habilita la prorroga de jurisdicción post litem natam. Textualmente, la norma habilita la prorroga de jurisdicción a favor de jueces o árbitros extranjeros. Sin embargo, puede entenderse que la prorroga también puede producirse a favor de jueces argentinos distintos a los mencionados o de árbitros argentinos.

Contrato de transporte en la ley de navegación 20094

En la sección 4º, la ley que regula la actividad de la navegación en la Argentina, estipula una serie de artículos que establece algunas de las condiciones del contrato respectivo.

"Concepto y prueba del contrato

ARTÍCULO 259. *Cuando el transportador acepte efectos de cuantos cargadores se presenten, el transporte se rige por las disposiciones de la presente Sección en lo que se haya previsto en el contrato respectivo o en las condiciones del conocimiento. Las normas de la Sección 5ª de este Capítulo son imperativas para las partes. El contrato de transporte debe probarse por escrito.*

Sustitución del buque

ARTÍCULO 260. *Salvo estipulación expresa en contrario, el transportador tiene derecho a sustituir el buque designado para el transporte de la carga, por otro igualmente apto para cumplir, sin retardo, el contrato de transporte convenido.*

Tarifas y condiciones

ARTÍCULO 261. *Si el transportador ha publicado tarifas y condiciones del transporte debe ajustarse a ellas, salvo convenio por escrito en contrario.*

Obligación del cargador

ARTÍCULO 262. *El cargador debe entregar los efectos en el tiempo y forma fijados por el transportador y, en su defecto, de conformidad con lo que establecen los usos y costumbres. A falta de éstos el buque puede zarpar quedando obligado el cargador al pago íntegro del flete estipulado, siempre que su importe no haya sido pagado por otra mercadería que ocupó el lugar de aquélla.*

Resolución por el cargador

ARTÍCULO 263. *Después de cargada la mercadería, el cargador puede resolver el contrato dentro del término de la permanencia del buque en puerto, cuando ello no ocasione retardo en la partida del buque, pagando el flete y los gastos de descarga.*

Entrega de la carga por el transportador

ARTÍCULO 264. *El transportador debe entregar la carga en el puerto de destino de acuerdo con lo que disponen el conocimiento, las reglamentaciones aduaneras y portuarias y los usos y costumbres. Si en virtud de dichas disposiciones las mercaderías deben entrar a depósito fiscal, la entrega quedará cumplida con la descarga al depósito correspondiente o a lanchas cuando por causas no imputables al buque no pueda efectuarse la descarga a depósito, y con cargo de notificar a los interesados en la forma prevista en el artículo 521. Si las mercaderías son de despacho directo y el consignatario no concurre a recibirlas o se rehúsa a hacerlo, con notificación al mismo si es conocido o a la persona indicada en el conocimiento, el transportador puede cumplir la entrega descargándola a lanchas o a tierra, por cuenta y riesgo del titular de las mercaderías. El armador de las lanchas se convierte en depositario de la carga recibida en representación del consignatario.*

Si la mercadería es reclamada por varios tenedores de distintos ejemplares de un mismo conocimiento, el transportador debe depositarla judicialmente por cuenta y riesgo de la misma.

Entrega a lanchas en interés del transportador

ARTÍCULO 265. *Cuando la carga se entrega a lanchas como prolongación de bodega, en interés del transportador, su responsabilidad subsistirá como si continuara en el buque, hasta su posterior descarga en la forma prevista en el artículo precedente.*

Cesación de responsabilidad del transportador

ARTÍCULO 266. *Cesa toda responsabilidad del transportador respecto de la carga, a partir del momento en que sea entregada a depósitos fiscales, plazoleta, o en lugares situados dentro de la jurisdicción aduanera, o cuando haya sido descargada a lanchas u otro lugar por cuenta y riesgo de la mercadería y se hubiere cumplido con la notificación establecida en el artículo 264".*

Normativa Mercosur

El Acuerdo sobre Jurisdicción en materia de contrato de transporte internacional de carga entre los estados partes del Mercosur. Adoptado por el Consejo de Mercado Común N° 11/02, se aplica al transporte internacional de carga por vía terrestre -sea carretero o ferroviario- o fluvial, que se realice en el ámbito de los Estados Partes y en el que se utilice en forma exclusiva o combinada alguno de esos medios de transporte.

En su art. 2 especifica que en todo procedimiento judicial relativo al contrato de transporte internacional de carga con arreglo al presente Acuerdo, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante los tribunales del Estado:

- a) del domicilio del demandado;
- b) del lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato;
- c) del lugar de carga o de descarga;
- d) del lugar de tránsito donde haya un representante del transportista, también denominado porteador o transportador, si éste fuere el demandado;
- e) de cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte, siempre que se trate de un Estado Parte.

Artículo 4. No podrá iniciarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte de carga en virtud del presente Acuerdo, en un lugar distinto de los previstos en el artículo 2.

Serán nulas y sin ningún efecto las cláusulas de jurisdicción exclusiva, sin perjuicio del derecho del demandante de optar por el tribunal del lugar designado en el contrato de transporte conforme al literal e) del artículo 2.

Responsabilidad del transportista

Responsabilidad en el Código de Comercio

En materia de responsabilidad del transportista, el Código de Comercio brinda una guía importante y abarcativa de la mayoría de los casos a considerar, como veremos en adelante.

El art. 162 del Código de Comercio obliga al empresario de transporte a cumplir dos obligaciones principales: 1) entregar la cosa transportada en el tiempo y lugar convenido, lo cual implica necesariamente su previo transporte hasta el lugar de la entrega –obligación de transportar-; y 2) conservar en buen estado la cosa transportada.

Entre otros supuestos, el transportista responde frente al cargador por los hechos ilícitos de sus dependientes y/o auxiliares. Se trata de una responsabilidad objetiva in eligendo o in vigilando, por la cual el principal asume frente a su contratando la responsabilidad por los daños causados por sus dependientes.

En la regulación legal del transporte ferroviario, el art. 65 de la ley 2873 impone a la empresa transportista la obligación de velar por la diligencia e idoneidad de sus empleados.

La obligación de transportar consiste, entonces, en trasladar la cosa en el tiempo y lugar correspondiente, y en el mismo estado en que la recibió. Esta obligación de entrega se clasifica como una obligación de resultado. La falta de entrega en el lugar y tiempo convenido hace presumir la responsabilidad del deudor.

La responsabilidad del transportista por el incumplimiento de la obligación de entrega de la cosa transportada es de carácter objetivo, y está regulada por los arts. 179, 187, 188, 189, 190 y 191 del Código de Comercio. El transportista responde por los daños de su incumplimiento, excepto que se libere probando la ruptura del nexo de causalidad entre su obrar y los daños sufridos por la carga. Debe demostrar que los daños son causados por el propio vicio de la cosa, el caso fortuito, la culpa de la víctima o el hecho de un tercero por el cual el transportista no debe responder (art. 177, 188 y 189 del C.Com).

En cuanto a la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de la obligación de conservación de la cosa transportada, su carácter también es objetivo, y está regulada por los arts. 169 a 186 del Código de Comercio. Los arts. 172, 176, 178 y 184 del Código de Comercio operan como eximentes de responsabilidad del cargador (por el vicio propio de la cosa transportada, caso fortuito o fuerza mayor, o culpa de la víctima o de un tercero por el cual el transportista no debe responder); entretanto los art. 173, 174, 177, 179, 180 y 181 del Código de Comercio operan como limitadores de la extensión de la responsabilidad del transportista.

El caso fortuito está previsto en el art. 514 del Código Civil, que lo define como aquel que no ha podido ser previsto, o que previsto, no ha podido ser evitado.

El art. 50 de la ley 2873 (Ley General de Ferrocarriles) dispone que serán aplicables las normas del Código de Comercio a la responsabilidad de las empresas transportistas por pérdida o daño de la carga y por demora en la expedición o entrega de la mercadería, en todos los puntos no regulados por la ley especial posterior.

A su vez, el contrato comercial de transporte implica para el sujeto transportista la obligación de transportar en forma segura. Si bien esta obligación de seguridad no nace expresamente de la regulación comercial del Código de Comercio, se entiende que se encuentra implícita en el contrato como una derivación del principio de buena fe del Código Civil.

En el supuesto en que las partes originariamente contratantes realicen subcontrataciones, cada una de ellas conserva frente a la otra su posición contractual original. En especial, el transportista no pierde o modifica su calidad de tal frente al cargador por la subcontratación que efectúa del transporte, por lo que es responsable por el transporte que efectúa el tercero transportista.

En tanto, el art. 184 del Código de Comercio establece que en caso de muerte o lesión de un viajero, acaecida durante el transporte en ferrocarril, la empresa estará obligada al pleno resarcimiento de los daños y perjuicios, no obstante cualquier pacto en contrario, a menos que pruebe que el accidente provino de la fuerza mayor o sucedió por culpa de la víctima o de un tercero por quien la empresa no se civilmente responsable.

Si bien la redacción del art. 184 del Código de Comercio solo menciona al transporte en ferrocarril, la doctrina y jurisprudencia son pacíficas y unánimes en sostener que este artículo es aplicable a la responsabilidad del transportista frente al pasajero por los daños que este último sufra durante el transporte onerosos, cualquiera sea el medio de transporte utilizado.

Así es que, habiéndose perfeccionado el contrato de transporte de pasajeros por el consentimiento de las partes, la responsabilidad por el incumplimiento de las obligaciones es de carácter contractual frente al pasajero dañado. Sin perjuicio de la opción por la responsabilidad extracontractual del art. 1107 del Código Civil.

Como ya dijimos, el contrato de transporte tanto de cargas como de pasajeros impone en cabeza del transportista una obligación de seguridad, derivada del deber de buena fe (art. 1198 del Código Civil). Por ésta, el transportista está obligado a hacer llegar al pasajero sano y salvo a destino. La obligación de seguridad impuesta al transportista es clasificada como una obligación de resultado, y de carácter objetiva, fundada en el riesgo creado.

Por tanto, el transportista solo podrá eximirse de responder por los daños sufridos por los pasajeros durante el transporte si demuestra la ruptura del

nexo causal entre el daño y su obrar. Para ello nos será suficiente demostrar su propio obrar diligente, sino que deberá probar el caso fortuito o la culpa de la víctima o de un tercero por el cual el transportista no debe responder.

Su obligación es de resultado, además de objetiva, en tanto se funda en el riesgo que genera la actividad de transporte, según el art. 1113 del Código Civil.

Lo mismo establece el art. 65 de la Ley 2873 que dispone expresamente la responsabilidad objetiva del transportista ferroviario en caso de accidentes, permitiendo la eximición de responsabilidad solo por la prueba de la ruptura del nexo de causalidad entre el obrar del transportista y el daño.

A su vez, el pasajero víctima del daño tiene la prerrogativa de accionar por la vía de la responsabilidad extracontractual si el incumplimiento obligacional del transportista constituye, a la vez, un delito penal (art. 1107 del Código Civil). En esta situación el pleno resarcimiento que ordena el art. 184 del Código de Comercio comprende las consecuencias inmediatas y mediatas previstas o previsibles, por la aplicación de los arts. 903 y 904 del Código Civil.

Finalmente, el art. 206 del Código de Comercio fija la aplicabilidad de las disposiciones del capítulo sobre las operaciones de transporte comercial realizado por agua por medio de *“barcazas, lanchas, lanchones, falúas, balleneras, canoas y otras pequeñas embarcaciones de semejante naturaleza”*.

Este artículo y el 101 de la Ley 2873 extienden la aplicabilidad de las disposiciones sobre transporte terrestre al transporte por agua, en la medida que sea efectuado en embarcaciones de pequeño porte y la situación no esté especialmente regulada por la ley 20.094 y la legislación complementaria específica del transporte por agua.

Responsabilidad del transportista en el Código Civil

El Código Civil establece el ámbito de su competencia para tratar el tema de la responsabilidad de los transportistas en el art. n°1624:

"El servicio de las personas de uno y otro sexo que se conchabaren para servicio doméstico, será juzgado por las ordenanzas municipales o policiales de cada pueblo. Serán también juzgadas por las disposiciones especiales, las relaciones entre los artesanos y aprendices, y las entre los maestros y discípulos. El servicio de los empresarios o agentes de transportes, tanto por tierra como por agua, tanto de personas como de cosas, por las leyes del Código de comercio y por las de este Código, respecto a la responsabilidad de las cosas que se les entrega".

Antes de eso, el art. n° 1113, párrafo segundo, segunda parte del Código Civil, canaliza la reparación originada por el daño en el transporte benévolo. Se

funda en el uso de la cosa riesgosa por parte del dueño o guardián, y será suficiente probar la relación de causalidad entre la cosa y el daño, y la calidad de dueño o guardián en el demandado.

"En los supuestos de daños causados con las cosas, el dueño o guardián, para eximirse de responsabilidad, deberá demostrar que de su parte no hubo culpa; pero si el daño hubiere sido causado por el riesgo o vicio de la cosa, sólo se eximirá total o parcialmente de responsabilidad acreditando la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder".

Por su parte, el art. 1119 se refiere a los capitanes de buques y agentes de transporte terrestre, a los cuales les corresponde la aplicación de la responsabilidad establecida en el art. 1118:

"Art.1118.- Los dueños de hoteles, casas públicas de hospedaje y de establecimientos públicos de todo género, son responsables del daño causado por sus agentes o empleados en los efectos de los que habiten en ellas, o cuando tales efectos desapareciesen, aunque prueben que les ha sido imposible impedir el daño".

"Art.1119.- El artículo anterior es aplicable a los capitanes de buques y patronos de embarcaciones, respecto del daño causado por la gente de la tripulación en los efectos embarcados, cuando esos efectos se extravían:

A los agentes de transportes terrestres, respecto del daño o extravío de los efectos que recibiesen para transportar".

Responsabilidad en el transporte aéreo

Tanto el Convenio de Varsovia – La Haya como nuestro Código Aeronáutico (ley 17.285) fundan la responsabilidad en la *culpa*. Es decir que optan por una base *subjetiva*, imponiendo el resarcimiento como consecuencia de un incumplimiento contractual, que tipifica la presencia de una culpa del transportista.

Así es como el artículo 17 del Convenio de Varsovia – La Haya dispone que “*El transportador será responsable del daño causado por muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal sufrida por un viajero, cuando el accidente que ocasionó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque y desembarque*” y en el artículo 20 que “*El transportador no será responsable si prueba que él y sus representantes adoptaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible adoptarlas*”.

Por su parte, nuestro código aeronáutico reproduce casi textualmente las mencionadas disposiciones en sus arts. 139 y 143.

Teniendo en cuenta que se trata de un tipo de responsabilidad contractual, ante el incumplimiento de la obligación de resultado que constituye la operación del transporte, el damnificado sólo debe probar la existencia del contrato y el

mencionado incumplimiento, sin necesidad de probar la culpa del transportador, que se presume.

El sistema establece, como punto de partida, una *presunción de culpa* - o también denominada en la literatura extranjera "*presunción de negligencia*" - del transportista debido a su incumplimiento, presunción que aquel debe destruir para poder sustraerse a una obligación resarcitoria.

Por consiguiente, *el transportista es, en principio, responsable y debe destruir la presunción, para lo cual deberá invocar y probar la existencia de una causal de exoneración de responsabilidad.*

No obstante, el Protocolo de Guatemala de 1971 (aún no vigente) quiebra el sistema de responsabilidad subjetiva y opta, para daños a pasajeros y equipajes, por la *teoría del riesgo*, que constituye una verdadera garantía real a favor de los damnificados. Es decir que la responsabilidad deriva simplemente de la producción del hecho dañoso.

Modifica el artículo 17 del Convenio de Varsovia – La Haya, reemplazándolo por el siguiente: "*El transportista será responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal del pasajero por la sola razón de que el hecho que las haya causado se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.*"

El mismo criterio han adoptado los Protocolos 3 y 4 de Montreal de 1975, razón por la cual si estos instrumentos entraren en vigencia se abandonaría la teoría de la culpa para ser reemplazada por un sistema de *responsabilidad objetiva*.

En particular, el Código Aeronáutico (ley 17.285) en su título VII, dedicado a la responsabilidad, trata de los daños a los pasajeros, equipajes o mercaderías transportadas. Entre los art. 139 y 149 se desarrollan diferentes casos, que refuerzan la idea de una responsabilidad objetiva, con algunos casos de eximición de responsabilidad, como los tradicionales de culpa de la víctima, art. 143. No obstante, en el art. 142, fija la posibilidad de probar su propia diligencia, como forma de evitar asumir la responsabilidad del daño, o que le fue imposible tomar las medidas correspondientes.

El art. 139 fija la regla general, afirmando que "*El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión corporal sufrida por un pasajero, cuando el accidente que ocasión el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarco o desembarco*".

En tanto, el art. 140 regula lo relativo a las mercaderías y equipajes "*cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo. El transporte aéreo, a los efectos del párrafo precedente, comprende el período durante el cual los equipajes o mercancías se encuentran al cuidado del transportador, ya sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave, o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo. El período de transporte aéreo no comprende el transporte terrestre, marítimo o fluvial,*

efectuado fuera de un aeródromo, a menos que alguno de tales transportes haya sido efectuado en ejecución de un contrato de transporte aéreo con el fin de proceder a la carga, o a la entrega, o al trasbordo. En estos casos se presume, salvo prueba en contrario, que los daños han sido causados durante el transporte aéreo".

El Código regula en el art. 144, sustituido por el art. 1 de la ley 22.390, del año 1981, la limitación monetaria a la responsabilidad, con relación a cada pasajero, establecida en la suma de 1000 argentinos oro. A su vez, el art. 145 hace lo propio con las mercaderías, fijando un tope indemnizatorio fijado en dos argentinos oro, por kilogramo de peso bruto. Todo ello, salvo declaración especial de interés en la entrega hecha por el expedidor al transportador en el momento de la remisión de los bultos y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual; en tal caso el transportador está obligado a pagar la cantidad declarada, a menos que pruebe que es menor al valor de la mercadería o equipaje o que dicha cantidad es superior al interés real del expedidor en la entrega.

En lo que respecta a los objetos cuya guarda conserva el pasajero, la responsabilidad queda limitada hasta una suma equivalente en pesos a cuarenta (40) argentinos oro de total.

El resto de los artículos precisan algunas cuestiones vinculadas a la eximición y la protesta del destinatario:

"ARTICULO 146. – *Toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar un límite inferior al establecido en este capítulo es nula; pero la nulidad de tales cláusulas no entrará a la del contrato.*

En cambio, podrá ser fijado un límite mayor mediante pacto expreso entre el transportador y el pasajero.

ARTICULO 147. – *El transportador no tendrá derecho a ampararse en las prescripciones de este capítulo que limitan su responsabilidad, cuando el daño provenga de su dolo, o del dolo de algunas de las personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones.*

ARTICULO 148. – *La recepción de equipajes y mercancías sin protesta por el destinatario, hará presumir que fueron entregados en buen estado y conforme el título del transporte, salvo prueba en contrario.*

ARTICULO 149. – *En caso de avería, el destinatario debe dirigir al transportador su protesta dentro de un plazo de tres días para los equipajes y de diez días para las mercancías, a contar desde la fecha de entrega.*

En caso de pérdida, destrucción o retardo, la protesta deberá ser hecha dentro de los diez días siguientes a la fecha en que el equipaje o la mercancía debieron ser puestos a disposición del destinatario.

La protesta deberá hacerse por reserva consignada en el documento de transporte o por escrito, dentro de los plazos previstos en los párrafos anteriores.

La falta de protesta en los plazos previstos hace inadmisibile toda acción contra el transportador, salvo el caso de fraude de éste".

En otro orden de cosas, es importante recordar la distinción entre transportador contractual y transportador de hecho. El primero es parte esencial en el contrato de transporte y el segundo es quien efectivamente lleva a cabo el traslado de un lugar a otro. A partir del Convenio de Guadalajara de 1961, complementario del de Varsovia, la regulación de la responsabilidad del transportista se refiere al contractual y al de hecho, tornándolos solidariamente responsable, sin perjuicio de las acciones que puedan intentar entre ellos. Nuestro derecho interno ha adoptado la misma solución.

La responsabilidad del transportista aéreo internacional de pasajeros en los tratados internacionales

a.1) Convenio de Varsovia de 1929: este instrumento alcanzó prácticamente vigencia universal. Con relación al tema que nos ocupa, el Convenio se encuentra estructurado en torno a los siguientes principios:

1. Responsabilidad contractual: La responsabilidad del transportista es contractual, basada en un acuerdo bilateral por el cual el transportista se obliga a llevar sanos y salvos a su lugar de destino, personas o cosas.

Así surge de los arts. 17 – 19, que disponen: *“El transportador será responsable del daño causado por muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal sufrida por un viajero, cuando el accidente que ocasionó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque y desembarque”,* aclarando que *“El período del transporte aéreo no comprenderá ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. No obstante, cuando alguno de esos transportes haya sido efectuado en ejecución de un contrato de transporte aéreo atendiendo a la carga, la entrega o al transbordo, que los daños que se produzcan han sido causados durante el transporte aéreo”.* Finalmente, debemos agregar que la responsabilidad del transportista surge, a su vez, en caso de *retraso* en el transporte.

2. Responsabilidad subjetiva: como oportunamente analizáramos, se trata de un sistema de responsabilidad fundado en la *culpa* del transportista, culpa presumida por la ley en los artículos mencionados en el punto anterior en virtud del carácter contractual de la obligación.

3. Indemnización: Dicha responsabilidad implica que debe indemnizar a los pasajeros por los *daños* sufridos durante la *fase aérea del transporte*. Así lo

establecen los arts. 17, 18 y 19, anteriormente transcritos.

4. Exoneración de responsabilidad: El transportador puede eximirse de la responsabilidad si prueba que él y sus representantes adoptaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas (art. 20) o bien si prueba que la persona lesionada produjo o contribuyó a la producción del daño (art. 21);

5. Limitación de la responsabilidad: Existe una *limitación cuantitativa* de las indemnizaciones, regulada en el art. 22 del Convenio, que establece como topes indemnizatorios la suma de 125.000 francos Poincaré. No obstante, el art. 25 dispone que dicha ventaja se pierde si el transportista o sus representantes en ejercicio de sus funciones obran con dolo o culpa grave.

6. Cláusulas limitativas: Toda cláusula tendiente a *liberar al transportador de su responsabilidad o reducirla* por vía convencional por debajo de los límites establecidos por el Convenio, es *nula* (art. 23).

7. Responsabilidad por retraso: El transportador será responsable del daño resultante de un retraso en el transporte aéreo de viajeros, equipajes o mercancías (art. 19).

8. Acción de responsabilidad: La acción de responsabilidad será ejercida en el territorio de una de las Altas Partes Contratantes o ante el Tribunal del lugar de destino, a elección del demandante (art. 28). Dicha acción se encuentra sujeta a un plazo de caducidad de dos años contados a partir de la llegada al punto de destino o desde el día en que la aeronave debió haber llegado o de la detención del transporte (art. 29).

a.2) Protocolo de La Haya de 1955: modifica y complementa el Convenio de Varsovia. Las innovaciones fundamentales en materia de responsabilidad son las siguientes:

1. Topes indemnizatorios: Eleva los montos de las indemnizaciones por daños sufridos por los pasajeros a la suma de 250.000 francos Poincaré por cada pasajero;

2. Limitación de la responsabilidad: Modifica las causales que producen la pérdida del derecho del transportista a beneficiarse con las limitaciones cuantitativas de la responsabilidad. Así lo establece el art. 13, que modifica el art. 25 del Convenio: *“Los límites de responsabilidad previstos en el artículo 22 no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño; sin embargo, en el caso de una acción u omisión de los dependientes, habrá que probar también que éstos actuaban en el ejercicio de sus funciones”*.

3. Responsabilidad de los dependientes: Extiende la responsabilidad limitada a los dependientes, ventaja que también pierden si obran con *dolo o temeridad*. Así surge del nuevo art. 25 A.

a.3) Convenio de Guadalajara de 1961: complementa el Convenio de Varsovia – La Haya y resuelve algunas cuestiones pendientes atinentes a la responsabilidad. Su campo propio es el transporte aéreo internacional efectuado por una persona que no sea parte en el contrato de transporte, al que denomina *transportista de hecho*. Si bien Argentina no ha ratificado el Convenio, resulta interesante analizar su texto.

Los aportes esenciales del Convenio son:

1. Transportista contractual y de hecho: Sujeta tanto al *transportista contractual* como al *transportista de hecho* a las disposiciones del Convenio de Varsovia, el primero con respecto a todo el transporte previsto en el contrato, el segundo solamente con respecto al transporte que realice (art. 2);
2. Responsabilidad solidaria: Establece la *responsabilidad solidaria* de los *transportadores contractual y de hecho* (art. 3°).
3. Indemnización: El *total* de las indemnizaciones obtenibles del transportista de hecho, del contractual y de los dependientes de uno y otro no excederá de la cantidad mayor obtenible de cualquiera de ellos, pero nadie será responsable por encima de los límites que le sean aplicables (art. 6°).
4. Acción de responsabilidad: El demandante podrá *optar* por accionar contra el transportista de hecho, contra el contractual o contra ambos, conjunta o separadamente, pero si se ejercita la acción sólo contra uno, éste tendrá derecho a traer al otro al juicio (art. 7°).

a.4) “Acuerdo de Montreal”: de 1966 o “Acuerdo IATA-CAB”, concluido como consecuencia de la postura adoptada por Estados Unidos, que no ratificó el Protocolo de La Haya y amenazó con denunciar el Convenio de Varsovia por considerar que los topes indemnizatorios aplicables en caso de daños a pasajeros eran extremadamente bajos. Fundamentalmente, dispuso:

1. Topes indemnizatorios: el objeto fundamental del Acuerdo fue elevar los límites de responsabilidad establecidos por el Convenio de Varsovia – La Haya, los que se aplican a los transportes que tienen como punto de partida, de destino o escala, algún lugar del territorio de E.E.U.U. Así es como los topes fueron elevados a la suma de U\$S 75.000 por pasajero, salvo que se trate de procesos promovidos en un país donde las costas se fijan por separado, en cuyo caso, con exclusión de las mismas, el máximo asciende a U\$S 58.000.
2. Exoneración de responsabilidad: La otra gran modificación introducida por el Acuerdo fue la renuncia por los transportistas a invocar la causal de exoneración relativa a la adopción de las medidas necesarias para evitar el daño (art. 20 del Convenio de Varsovia).
3. Responsabilidad limitada – aviso: según el art. 2 debe darse aviso a los pasajeros acerca de la vigencia del régimen de responsabilidad limitada. A tal fin se incluye el texto del aviso y se imponen especificaciones de carácter

formal, como el tamaño de letra y el lugar donde debe figurar.

a.5) Protocolo de Guatemala de 1971: si bien aún no ha entrado en vigencia, resulta de interés en tanto modifica el esquema tradicional de la responsabilidad subjetiva seguido por el Sistema de Varsovia e introduce el sistema de *responsabilidad objetiva*. Los siguientes son los principales aportes del Protocolo en materia de responsabilidad:

1. Responsabilidad objetiva: Estructura el sistema en torno a la *responsabilidad objetiva*. El transportista es responsable por el sólo hecho de que el daño ocurrió a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque y desembarque. Así surge del art. 17, que establece que “*El transportista será responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal del pasajero por la sola razón de que el hecho que las haya causado se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque*”.

2. Exoneración: se agrega como causal de exoneración el *estado de salud del pasajero*.

3. Topes indemnizatorios: Eleva los topes indemnizatorios en el transporte de personas a la suma de 1.500.000 francos Poincaré, pero no por persona, como se venía sosteniendo en el Sistema de Varsovia , sino por el *conjunto de las reclamaciones* deducidas por la muerte o lesiones de cada pasajero. En caso de retraso, la responsabilidad del transportista se limita a 62.500 francos por pasajero. Dichos límites serán infranqueables.

4. Sistema complementario: Establece la facultad para los Estados de establecer y aplicar en su territorio un sistema para complementar la indemnización en caso de muerte o lesiones de pasajeros (art. 14, que introduce el nuevo art. 35 A al Convenio de Varsovia – La Haya).

a.6) Protocolos de Montreal de 1975, N° 1, 2, 3 y 4: fijan los montos máximos de las indemnizaciones en *Derechos Especiales de Giro*, unidad monetaria elaborada por el Fondo Monetario Internacional mediante la combinación de un conjunto de monedas de significativa representación.

El Protocolo N° 2 acuerda al tribunal la facultad de otorgar, además de la indemnización fijada y conforme a su propia ley, una suma correspondiente a costas y otros gastos del litigio en que haya incurrido el demandante (art. 22.4).

Por su parte, el Protocolo N° 3 fija un monto indemnizatorio en caso de retraso y establece las condiciones en las que procede la facultad de conceder discrecionalmente al demandante las costas procesales, incluyendo los honorarios profesionales (art. 22.3.a) y b)).

Finalmente, el Protocolo N° 4 reformula las disposiciones relativas a la exoneración de responsabilidad y a la pérdida del beneficio de la limitación de la responsabilidad, en ambos casos unificando el régimen aplicable al

transporte de pasajeros y equipaje (arts. 20, 21, 25).

Responsabilidad en el modo fluvial y marítimo

La ley de navegación (Nº 20094) establece en los siguientes artículos la responsabilidad del transportista en materia de daños en las personas y mercaderías sujetas al contrato de transporte.

Responsabilidad del armador

"ARTÍCULO 174. *El armador es responsable de las obligaciones contractuales contraídas por el capitán en todo lo relativo al buque y a la expedición, y por las indemnizaciones a favor de terceros a que haya dado lugar por hecho suyo o de los tripulantes.*

No responde en el caso de que el capitán haya tenido noticia o prestado su anuencia a hechos ilícitos cometidos en fraude de las leyes por los cargadores, salvo la responsabilidad personal de aquél".

Limitación de la responsabilidad

"ARTÍCULO 175. *El armador puede limitar su responsabilidad, salvo que exista culpa de su parte con relación a los hechos que den origen al crédito reclamado, al valor que tenga el buque al final del viaje en que tales hechos hayan ocurrido, más el de los fletes brutos, el de los pasajes percibidos o a percibir por ese viaje y el de los créditos a su favor que hayan nacido durante el mismo.*

Esta limitación de responsabilidad al valor del buque es optativa con el derecho del propietario de poner aquél a disposición de los acreedores, por intermedio del juez competente, adicionando los otros valores y solicitando la apertura del juicio de limitación, dentro de los tres (3) meses contados a partir de la terminación de la expedición.

En el caso de existir daños personales, si el conjunto de dichos valores no alcanza a cubrir la totalidad de las indemnizaciones pertinentes hasta un monto de trece pesos argentinos oro (a \$o 13) por tonelada de arqueo total, la responsabilidad del armador se acrecerá en la cantidad necesaria para alcanzar ese monto, el que será destinado exclusivamente al pago de dichas indemnizaciones.

No está comprendida en el valor del buque ni en los créditos a favor del armador referido en el primer párrafo de este artículo, la acción contra el asegurador y su indemnización. Pero esta última responde, como cualquier otro bien del armador, por las sumas acrecidas a que se refiere el tercer párrafo.

Si el armador tuviere un crédito contra un acreedor suyo por perjuicios resultantes del mismo hecho, se compensarán los respectivos créditos, y las disposiciones de esta Sección relativas a limitación de responsabilidad, sólo se

aplicarán a la diferencia que resultare".

Créditos alcanzados

"ARTÍCULO 177. Los créditos frente a los cuales el armador puede invocar la limitación autorizada en el art. 175, son los originados en las siguientes causas:

- a) Muerte o lesiones corporales de cualquier persona;
- b) Pérdida de bienes o de derechos, o daños sufridos en ellos;
- c) Responsabilidad u obligación emergente de la remoción de restos náufragos, o de reflotamiento de un buque hundido o varado, o de daños causados a obras de arte de un puerto o vías navegables, salvo la hipótesis prevista en el párrafo tercero del Art. 19.

El beneficio puede ser invocado aun en el caso de que la responsabilidad del armador derive de la propiedad, posesión, custodia o control de buque, si no se prueba su culpa o la de sus dependientes de la empresa terrestre".

Créditos excluidos

"ARTÍCULO 178. La limitación de responsabilidad no puede ser invocada frente a créditos provenientes de asistencia y salvamento, contribución de avería gruesa, los del capitán o de sus tripulantes o de los respectivos causahabientes que tengan su origen en el contrato de ajuste, y de los otros dependientes del armador cuyas funciones se relacionan con el servicio del buque".

Aplicación de la limitación

"ARTÍCULO 179. El monto de la limitación de responsabilidad fijada en el tercer párrafo del Art. 175, se aplica al conjunto de créditos originados en un mismo hecho, independientemente de los originados o que se originen en otros hechos distintos".

Propietarios, transportadores, capitanes y miembros de la tripulación

"ARTÍCULO 181. La limitación de responsabilidad establecida en los artículos precedentes puede ser invocada también por el propietario del buque o por el transportador, cuando sean una persona o entidad distinta del armador, o por sus dependientes o por los del armador o por el capitán y miembros de la tripulación en las acciones ejercidas contra ellos. Si se demanda a dos (2) o más personas la indemnización total no podrá exceder la referida limitación.

Cuando los accionados sean el capitán o algún miembro de la tripulación, la limitación procede aun cuando el hecho que origine la acción haya sido provocado por culpa de ellos, excepto si se prueba que el daño resulta de un acto u omisión de los mismos realizado con la intención de provocar el daño, o que actuaron conscientes que su conducta puede provocarlo. Pero si el capitán o miembro de la tripulación es al mismo tiempo propietario, copropietario,

transportador, armador o administrador, solamente puede ampararse en la limitación cuando la culpa resulte del ejercicio de sus funciones de capitán o miembro de la tripulación".

Buques menores de cien (100) toneladas

"ARTÍCULO 182. *La limitación de la responsabilidad de armadores de buques menores de cien (100) toneladas será fijada en la suma correspondiente a ese tonelaje".*

Por su parte, en la Parte Segunda de la ley, se regulan la Responsabilidad por Pérdidas y Daños, en los siguientes artículos:

Diligencia del transportador

"ARTÍCULO 270. *Antes y al iniciarse el transporte, el transportador debe ejercer una diligencia razonable para:*

- a) Poner el buque en estado de navegabilidad;*
- b) Armarlo, equiparlo y aprovisionarlo convenientemente;*
- c) Cuidar que sus bodegas, cámaras frías o frigoríficas, y cualquier otro espacio utilizado en el transporte de mercaderías, estén en condiciones apropiadas para recibirlas, conservarlas y transportarlas".*

Carga y descarga de la mercadería

"ARTÍCULO 271. *El transportador procederá en forma conveniente y apropiada a la carga, manipuleo, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de la mercadería. Las partes pueden convenir que las operaciones de carga y descarga, salvo en su aspecto de derecho público, sean realizadas por el cargador y destinatario, dejando debida constancia en el conocimiento o en otros documentos que lo reemplacen".*

Exoneración de responsabilidad del transportador

"ARTÍCULO 275. *Ni el transportador ni el buque son responsables de las pérdidas o daños que tengan su origen en:*

- a) Actos, negligencias o culpas del capitán, tripulantes, prácticos u otros dependientes del transportador en la navegación o en el manejo técnico del buque, no relacionados con las obligaciones mencionadas en el artículo 271;*
- b) Incendio, salvo que sea causado por culpa o negligencia del transportador, armador o propietario del buque, que deberán ser probadas por quienes la invoquen;*
- c) Riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables;*

- d) *Caso fortuito o fuerza mayor;*
- e) *Hechos de guerra;*
- f) *Hechos de enemigos públicos;*
- g) *Detenciones por orden de la autoridad o por hechos del pueblo, embargo o detención judicial;*
- h) *Demoras o detenciones por cuarentena;*
- i) *Hechos u omisiones del cargador o propietario de la mercadería, de su agente o de quien los represente;*
- j) *Huelgas, cierres patronales, paros, suspensiones o limitaciones en el trabajo, cualquiera sea la causa, parciales o generales;*
- k) *Tumultos, conmociones o revoluciones;*
- l) *Salvamento de bienes o de personas en el agua, tentativa de ello o cambio razonable de ruta que se efectúe con el mismo fin, el que no debe considerarse como incumplimiento de contrato;*
- ll) *Merma, pérdida o daños en las mercaderías provenientes de su naturaleza, vicio oculto o propio de las mismas;*
- m) *Insuficiencia de embalaje;*
- n) *Insuficiencia o imperfecciones de las marcas;*
- ñ) *Vicios ocultos del buque que no puedan ser descubiertos empleando una diligencia razonable;*
- o) *Cualquier otra causa que no provenga de su culpa o negligencia o de las de sus agentes o subordinados. Sin embargo, quien reclame el beneficio de la exoneración debe probar que ni la culpa o negligencia del transportador, propietario o armador, ni la de sus agentes, han causado o contribuido a causar la pérdida o daño.*

En todos los casos de exoneración previstos desde el inciso c) a o) inclusive, el transportador sólo debe probar la causal de exoneración, pero el beneficiario puede acreditar la culpa y la consiguiente responsabilidad del transportador o de sus dependientes, siempre que no se trate de culpas previstas en el inciso a) que exoneran de responsabilidad al transportador".

Limitación de la responsabilidad del transportador

"ARTÍCULO 278. - *La responsabilidad del transportador o del buque por las pérdidas o daños que sufran las mercaderías en ningún caso excederá del límite de cuatrocientos pesos argentinos oro (a \$o 400.-) por cada bulto o pieza perdidos o averiados, y si se trata de mercaderías no cargadas en bultos o piezas, por cada unidad de flete. Exceptúase el caso en que el cargador haya*

declarado, antes del embarque la naturaleza y valor de la mercadería, que la declaración se haya insertado en el conocimiento, y que ella no haya sido impuesta por exigencia administrativa del país del puerto de carga o de descarga. Esta declaración, inserta en el conocimiento, constituye una presunción respecto al valor de las mercaderías, salvo prueba en contrario que puede producir el transportador. Las partes pueden convenir un límite de responsabilidad distinto al establecido en este artículo, siempre que conste en el conocimiento y no sea inferior al fijado precedentemente. El transportador no podrá prevalerse de la limitación de responsabilidad si se prueba que el daño resultó de un acto o de una omisión de aquél, realizado con la intención de provocarlo o bien temerariamente y con conciencia de la probabilidad de producirlo.

Cuando un "container" o cualquier artefacto similar sea utilizado para acondicionar mercaderías, todo bulto o unidad enumerado en el conocimiento como incluido en el "container" o artefacto similar, es considerado como un bulto o unidad a los fines establecidos en este artículo. Fuera del caso previsto se considera al "container" o artefacto similar como un bulto o unidad".

Responsabilidad en la Ley de Transporte Multimodal (LTM)

En el art. 15 se fija el ámbito de aplicación temporal de la ley. La responsabilidad del operador de transporte multimodal se extiende desde que recibe la mercadería bajo su custodia por sí o por la personas destinada al efecto, y finaliza una vez verificada la entrega da las personas indicadas en el art. 14, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, las leyes y usos y costumbres imperantes en el lugar de entrega.

En tanto la norma relaciona directamente la obligación del OTM –haciendo referencia a su responsabilidad- a la recepción y entrega de las mercaderías, es dable inferir que se refiere a la obligación de conservación de la mercadería, cuyo cumplimiento está condicionado por la efectiva posesión de la cosa por el OTM.

El sistema impuesto por los arts. 17, 19, 20 y 21 de la ley 24.921 implica una **responsabilidad contractual** agravada para el OTM. Dado el carácter objetivo de esta responsabilidad, el OTM solo se libera demostrando la ruptura del nexo de causalidad entre el daño y su obrar, prueba que está a su cargo; siendo insuficiente –e irrelevante- la invocación y demostración de su obrar diligente (es decir, la prueba de su no-culpa).

Algunos de estos casos son: el vicio de la mercadería, deficiente embalaje, culpa de un tercero por el cual el operador de transporte multimodal no debe responder, caso fortuito, huelgas motines o lock-outs, efectuados por terceros, orden de autoridad pública.

El art. 16 de la LTM –particularizando la regla general de Derecho- extiende la responsabilidad del OTM, en tanto lo hacen objetivamente responsable de los daños causados por sus dependientes.

De acuerdo al art. 24 la cuantía de la indemnización tiene límites. La indemnización, si se demuestra que el daño por la pérdida total o parcial, la avería o la demora en la entrega, se produjo en los modos acuático o aéreo, no excederá los límites fijados por las normas específicas aplicables a tales modos.

La ley establece que cuando en el desarrollo del transporte multimodal, incluido estaciones de transferencia, depósitos o terminales de carga, no se pudiera identificar el momento en el cual se produjo el daño o cuando el mismo se produzca en los modos ferroviarios o carreteros, la indemnización no excederá el límite de cuatrocientos pesos argentinos oro por bulto afectado. El caso de transporte de mercadería a granel, el límite de responsabilidad será de cuatrocientos pesos argentino oro por unidad de flete.

Igualmente, las partes podrán acordar en el documento de transporte multimodal un límite superior al indicado precedentemente.

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

Particularmente, si los daños se producen en los modos de transporte acuático o aéreo, el límite será el de la legislación específica aplicable a esos modos. En tanto el art. 24 menciona al transporte acuático, utilizando un término general, deberá considerarse en el caso la aplicación de los arts. 206 del Código de Comercio y 316 de la ley 20.94, por los cuales ciertos transportes acuáticos – en tanto se realizan efectivamente por agua- son considerados jurídicamente como transportes terrestres.

El tope indemnizatorio fijado por el art. 24 de la LTM funciona como una base o mínimo legal, en tanto las partes no pueden pactar un límite menor al del art. 24, pero la norma habilita a las partes a fijar un límite mayor declarando el valor de la mercadería. Por lo tanto, la aplicabilidad de esta norma no solo esta condicionada a los modos de transporte en donde se produjo el daño, sino también a la ausencia de estipulación entre partes que eleve el tope indemnizatorio. En este último sentido, la fijación de un valor declarado de la mercadería fijaría el límite de la reparación de los daños en el valor convenido por las partes.

El argentino oro es una moneda metálica creada por la ley 1130 del año 1881, con curso legal y forzoso. Su circulación fue ratificada por ley 1354 del año

1883. El argentino oro tiene un peso de 8,064 gramos, equivalente a 0,233372 onza troy oro.

Por su parte el art. 30 fija la **responsabilidad extracontractual** cuando dice: *Las disposiciones de esta ley se aplican tanto si la acción se funda en normas de responsabilidad extracontractual como responsabilidad contractual.*

Siguiendo la moderna tendencia en materia de sistemas de responsabilidad por daños, la ley 24.921 dispone la unificación de las órbitas clásicas de responsabilidad contractual y extracontractual del Código Civil. La tendencia a la unidad de régimen de responsabilidad, superando las diferencias entre las órbitas contractual y extracontractual, es también observable en la legislación específica en materia de transporte.

La unificación del régimen de responsabilidad posibilita aplicar al contrato de transporte multimodal y sus consecuencias jurídicas un único plazo de prescripción liberatoria y un criterio único en la determinación de la extensión de reparación de daños. Asimismo, la unificación del régimen de responsabilidad permite superar la discusión sobre el carácter de la responsabilidad del dependiente frente al sujeto dañado.

Daños no localizados o localizados en un modo terrestre o ferroviario

Cuando los daños o las pérdidas no son localizables o cuando ellos han ocurrido en un modo ferroviario o carretero, la indemnización no excederá de 400 Pesos Argentinos Oro.

Cuando se trata de daños localizados la limitación del art. 24 LTM sólo es aplicable a los modos marítimo, carretero, ferroviario y aéreo, pero no a las estaciones de transferencia o depósitos quienes no aparecen expresamente beneficiados con el beneficio de la limitación.

Cuando se trata de daños no localizados, la estación de transferencia o el depósito si pueden llegar a beneficiarse con la limitación de responsabilidad, según lo establece el art. 24 párr. 2 de la LTM.

Límite superior de responsabilidad

Una cosa es poder romper o elevar el límite de responsabilidad de la LTM por un acuerdo de voluntades –lo que supone el consentimiento mutuo de expedidor y del OTM—y otra cosa bien distinta es que el cargador tenga el derecho de declarar el valor de su mercadería a los fines de lograr una indemnización plena en caso de siniestro, tal como lo prevé el art. 278 de la ley de navegación o el art 4.5 de la Convención de Bruselas de 1924.

Recuérdese que para acceder al tal beneficio el expedidor necesita el acuerdo de OTM, que podrá acceder o no concedérselo.

La pérdida del derecho a limitar la responsabilidad

La pérdida del derecho del OTM y también del transportador efectivo y del depositario a limitar su responsabilidad esta prevista en el art. 28 de la LTM y allí se establece que ello ocurrirá "si se prueba la pérdida, el daño o la demora, provienen de un acto u omisión imputable al OTM, al porteador efectivo o al de depositario o sus dependientes con dolo o culpa grave.

Aparecen excluidos las estaciones de transferencia y las terminales. Tal vez sea una imprecisión o una imprevisión más de la ley que la jurisprudencia tendrá que precisar y colocar en su justo punto.

El dolo y la culpa grave –y no el dolo eventual—hace perder su derecho a limitar al OTM al transportador efectivo o depositario (similar a las Reglas de Hamburgo y la Convención de Varsovia de 1929).

El dolo y la culpa de los dependientes también le hacen perder su derecho a limitar al OTM al transportador efectivo o depositario. Esto abre un amplio espectro para que los beneficiados con la responsabilidad se vean privados de tal privilegio.

Responsabilidad del transportista en el Código Civil

El Código Civil establece el ámbito de su competencia para tratar el tema de la responsabilidad de los transportistas en el art. n°1624:

"El servicio de las personas de uno y otro sexo que se conchabaren para servicio doméstico, será juzgado por las ordenanzas municipales o policiales de cada pueblo. Serán también juzgadas por las disposiciones especiales, las relaciones entre los artesanos y aprendices, y las entre los maestros y discípulos. El servicio de los empresarios o agentes de transportes, tanto por tierra como por agua, tanto de personas como de cosas, por las leyes del Código de comercio y por las de este Código, respecto a la responsabilidad de las cosas que se les entrega".

Antes de eso, el art. n° 1113, párrafo segundo, segunda parte del Código Civil, canaliza la reparación originada por el daño en el transporte benévolo. Se funda en el uso de la cosa riesgosa por parte del dueño o guardián, y será suficiente probar la relación de causalidad entre la cosa y el daño, y la calidad de dueño o guardián en el demandado.

"En los supuestos de daños causados con las cosas, el dueño o guardián, para eximirse de responsabilidad, deberá demostrar que de su parte no hubo culpa; pero si el daño hubiere sido causado por el riesgo o vicio de la cosa, sólo se eximirá total o parcialmente de responsabilidad acreditando la culpa de la

víctima o de un tercero por quien no debe responder".

Por su parte, el art. 1119 se refiere a los capitanes de buques y agentes de transporte terrestre, a los cuales les corresponde la aplicación de la responsabilidad establecida en el art. 1118:

"Art.1118.- Los dueños de hoteles, casas públicas de hospedaje y de establecimientos públicos de todo género, son responsables del daño causado por sus agentes o empleados en los efectos de los que habiten en ellas, o cuando tales efectos desapareciesen, aunque prueben que les ha sido imposible impedir el daño".

"Art.1119.- El artículo anterior es aplicable a los capitanes de buques y patronos de embarcaciones, respecto del daño causado por la gente de la tripulación en los efectos embarcados, cuando esos efectos se extravían:

A los agentes de transportes terrestres, respecto del daño o extravío de los efectos que recibiesen para transportar".

Responsabilidad Aduanera

La responsabilidad en el Código Aduanero abarca los siguientes artículos, enumera las distintos tipos de responsabilidad en función de los daños y la participación de los actores de existencia ideal y visible.

"Artículo 886: 1 se aplicaran las penas previstas para el autor del delito de contrabando, de su tentativa o de su encubrimiento, según el caso, a quien hubiere determinado directamente a otro a cometerlo o al que tomare parte en la ejecución del hecho o prestare al autor o autores un auxilio o cooperación sin los cuales no habría podido cometerse.

2 el que cooperare de cualquier otro modo de la ejecución del hecho y el que prestare una ayuda posterior cumpliendo promesas anteriores al mismo, serán reprimidos con la pena correspondiente al delito, disminuida de un tercio de la mitad.

Artículo 887.- Las personas de existencia visible o ideal son responsables en forma solidaria con sus dependientes por las penas pecuniarias que correspondieren a estos por los delitos aduaneros que cometieren en ejercicio o con ocasiones de sus funciones.

Artículo 888.- Cuando una persona de existencia ideal fuere condenada por algún delito aduanero e intimada al pago de las penas pecuniarias que se le hubieren impuesto no fuera satisfecho su importe, sus directores, administradores y socios limitadamente responsables responderán patrimonialmente y en forma solidaria con aquélla por el pago del importe de dichas penas, salvo que probaren que a la fecha de la Comisión del hecho no desempeñaban dichas funciones o no revestían tal condición.

Artículo 890.- *La extinción de las acciones para imponer y para hacer efectivas las penas por los delitos aduaneros, se rige por las disposiciones del código penal.*

Artículo 891.- *Sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 890, la prescripción de la pena de multa impuesta por los delitos aduaneros se suspende durante la sustanciación de la ejecución judicial y se interrumpe por los actos de ejecución en sede administrativa o judicial tendientes a obtener su cumplimiento".*

Ley 24051. Residuos Peligrosos

La ley que regula la actividad del transporte de residuos peligrosos, dispone en cuatro artículos las características de la responsabilidad en estos casos particulares.

El art. 45 fija la presunción, salvo prueba en contrario, de que todo residuo peligroso debe ser considerado cosa riesgosa, en los términos del art. 1113 del Código Civil, párrafo segundo.

"Art. 46.- En el ámbito de la responsabilidad extracontractual, no es oponible a terceros la transmisión o abandono voluntario del domicilio de los residuos peligrosos".

"Art. 47.- El dueño o guardián de un residuo peligroso no se exime de responsabilidad por demostrar la culpa de un tercero de quien no debe responder, cuya acción pudo ser evitada con el empleo del debido cuidado y atendiendo a las circunstancias del caso".

"Art. 48.- La responsabilidad del generador por los daños ocasionados por los residuos peligrosos no desaparece por la transformación, especificación, desarrollo, evolución o tratamiento de éstos a excepción de aquellos daños causados por la mayor peligrosidad que un determinado residuo adquiere como consecuencia de un tratamiento defectuoso en la planta de tratamiento o disposición final".

Brasil

Análise jurídica da responsabilidade civil e do contrato de transportes no Brasil

O transporte de mercadorias e de pessoas no Brasil apresenta-se em uma perspectiva meramente jurídica com tratamento geral comum para o transporte de pessoas e para o transporte de mercadorias.

Assim mesmo, na legislação brasileira, há um tratamento normativo especial para algumas questões, tais como: responsabilidade, fiscalização, entre outros.

O tratamento dos transportes no âmbito constitucional

A Constituição da República Federativa do Brasil, atualmente em vigor, foi sancionada em 15 de outubro de 1988 e regula o transporte com algumas linhas gerais, sendo regulamentada por diversas leis do poder legislativo, decretos do poder executivo, atos normativos dos diversos órgãos públicos, entre outros.

O art. 22 da Constituição de 1988 estabelece que “compete privativamente à União legislar sobre:

I – direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, **marítimo, aeronáutico**, espacial e do trabalho;

(...)

IX – diretrizes da política nacional de transportes;

X – regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

XI – trânsito e transporte;

(...)

XXII – competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;

(...)” (GRIFO NOSSO)

Por essa norma, a Constituição federaliza a política nacional de transportes nos meio marítimo e aeronáutico, e transporte em geral.

Esse artigo responde a um propósito da Assembléia Nacional Constituinte de 1988 em inaugurar um sistema de integração regional em transportes no Brasil em razão de fortalecer e prolongar a integração nacional física e econômica.

A competência para legislar sobre “regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial” (art. 22, X da Constituição brasileira de

1988) cabe, igualmente, à União, sendo apenas possível que os Estados e os Municípios legissem se Lei Complementar Federal autorize de acordo com o art. 22 parágrafo único: “Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.”

A política de transporte coletivo é definida pelo Poder Público Municipal no art. 30, V da Constituição:

“Art. 30. Compete aos Municípios:

(...)

V – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

(...)”

Regra geral, as operações de transporte obedecem ao regime da livre iniciativa e aos princípios gerais da liberdade comercial, todavia, limitada apenas para o transporte de petróleo bruto que só podem ser feitos através da União, conforme art. 177.

“Art. 177. Constituem monopólio da União:

(...)

IV - o transporte marítimo do petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos de petróleo produzidos no País, bem assim o transporte, por meio de conduto, de petróleo bruto, seus derivados e gás natural de qualquer origem;

(...)

§ 1º A União poderá contratar com empresas estatais ou privadas a realização das atividades previstas nos incisos I a IV deste artigo observadas as condições estabelecidas em lei.

§ 2º A lei a que se refere o § 1º disporá sobre:¹

I - a garantia do fornecimento dos derivados de petróleo em todo o território nacional;

II - as condições de contratação;

III - a estrutura e atribuições do órgão regulador do monopólio da União;

§ 3º A lei disporá sobre o transporte e a utilização de materiais radioativos no território nacional.

§ 4º A lei que instituir contribuição de intervenção no domínio econômico relativa às atividades de importação ou comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool combustível deverá atender aos seguintes requisitos:

I - a alíquota da contribuição poderá ser:

a) diferenciada por produto ou uso;

b) reduzida e restabelecida por ato do Poder Executivo, não se lhe aplicando o disposto no art. 150, III, b;

II - os recursos arrecadados serão destinados:

¹ Redação anterior: “§ 2º - A lei disporá sobre o transporte e a utilização de materiais radioativos no território nacional.”

- a) ao pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, gás natural e seus derivados e derivados de petróleo;
(....)
- c) ao financiamento de programas de infra-estrutura de transportes.”

Ademais, percebe-se com isso que o transporte de materiais radioativos no território nacional ficou para ser regulamentado por lei ordinária federal.

Responsabilidade civil em matéria de transportes no Brasil

A responsabilidade civil em matéria de transportes no Brasil, em âmbito geral, está regulada no Código Civil de 2002.

Isso se deve em razão da revogação do Código Civil de 1916, sendo que o contrato de transporte e a responsabilidade estão incorporados, sendo que o transporte contratual é definido como aquele pelo qual “alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.”

A responsabilidade do transportador o Brasil pode ser analisada com relação a terceiros, aos passageiros e usuários em geral e aos empregados do transportador.

A responsabilidade do transportador para com terceiros define-se pelas regras da responsabilidade contratual, decorrendo um vínculo determinado do dever de indenizar.

A responsabilidade dos empregados do transportador é considerada como subjetiva sendo solidária no caso do empregado do transportador causar o acidente.

Assim é definida pelo art. 734 do Código Civil: “O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade”.

A concepção da responsabilidade do transportador e a limitação da responsabilidade é tratada no art. 750 do Código Civil:

A responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado.

Entretanto, a limitação da responsabilidade para contratos de transporte de pessoas no Brasil não vem sendo aceita amplamente pelo Poder Judiciário.

O que acaba não acontecendo com a questão da exoneração da responsabilidade civil contratual que vem sendo rechaçada pela jurisprudência.

O regime jurídico do contrato de transportes no Brasil

A figura contratual de transportes no Brasil apresenta-se em dois elementos: transportador, pessoa ou coisa transportada, e a operação de deslocamento (translado) até o destino.

Do ponto de vista operacional, o contrato de transportes de pessoas ou de coisas pode ser: marítimo, fluvial, ferroviário, aéreo, rodoviário.

Ademais, pode assumir a regulamentação no âmbito urbano, municipal, intermunicipal, interestadual e internacional; além de poder ser coletivo e individual; combinado e cumulativo, entre outros.

O tratamento jurídico do contrato de transportes no Brasil é dado pelo Código Civil de 2002 no art. 732: “Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.”

Para o transporte marítimo, as disposições especiais estão no Código Comercial de 1850 que trata sobre a carta de fretamento e sobre o conhecimento de embarque marítimo, estabelecendo os seus pré-requisitos e demais questões relevantes.

O contrato de transporte aéreo está regulado pela lei n. 7.565/86 – denominado Código Brasileiro de Aeronáutica – nos arts. 222 e seguintes, tratando sobre o contrato de transporte de passageiros e de cargas.

Para o transporte aéreo de passageiros, as decisões judiciais têm restrições à aceitação à limitação de responsabilidade em caso de perdas de bagagem, de vidas ou danos específicos, tais como definidos nos contratos e no Sistema de Varsóvia.

Isso em função da aplicação do Código de Defesa de Consumidor de 1990.

No condizente à responsabilidade civil do transportador aéreo definida em tratados internacionais, o Brasil aderiu ao Sistema de Varsóvia, mas não a todos as convenções existentes no campo dos transportes aéreos internacionais.

Transporte multimodal internacional e regulamentação da questão no Brasil

O Brasil sancionou, no ano de 1995, o decreto n. 1.563 com disposições sobre a execução do Acordo Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias entre o Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, em 30 de dezembro de 1994.

O âmbito de aplicação desse tratado somente será considerado quando o lugar de destino definido contratualmente pelas partes se encontrar situado no poder jurisdicional do Brasil.

O transporte de passageiros ficou excluído da regulação desse decreto que reflete um acordo internacional.

A norma do art. 1 do decreto n. 1.563 dispõe sobre a aplicação dessa lei ao transporte internacional de mercadorias somente em duas situações.

A primeira será na situação em que “o lugar estipulado no contrato de transporte multimodal indicado no documento ou conhecimento de transporte multimodal no qual o operador de transporte multimodal toma as mercadorias sob sua custódia esteja situado em um Estado Parte do presente Acordo” ou “o lugar estipulado no contrato de transporte multimodal indicado no documento ou conhecimento de transporte multimodal no qual o operador de transporte multimodal faz a entrega das mercadorias que se encontrem sob sua custódia esteja situado em um Estado Parte do presente Acordo”.

Os critérios utilizados pelo referido Acordo dispõe que a aplicabilidade dessa lei ao transporte internacional de mercadorias será quando qualquer parte tome a operação de transporte em um Estado Parte do Acordo.

Ademais, outra solução do Acordo é pela aplicação do Acordo quando a entrega da mercadoria seja efetuada em um Estado Parte do Acordo.

No art. 1, estão definidos os termos que tratará a lei. Entende-se por Transporte Multimodal de Mercadorias “O transporte de mercadorias por duas modalidades de transporte, pelo menos, em virtude de um Contrato de Transporte Multimodal, desde um lugar situado em um Estado Parte em que um Operador de Transporte Multimodal toma as mercadorias sob sua custódia, até outro lugar designado para sua entrega, situado em outro Estado Parte, compreendendo, além do transporte em si, os serviços de coleta, unitização ou desunitização da carga por destino, armazenagem, manipulação e entrega da carga ao destinatário, abarcando os serviços que foram contratados entre a origem e o destino, inclusive os de consolidação e desconsolidação das cargas.”

Logo, a lei brasileira avançou com as definições de modo de transporte, operador de transporte multimodal, depositário, transportador efetivo, estação de transferência ou intermediários, terminal de cargas, unidade de carga (contêineres), contrato de transporte multimodal, documento de transporte multimodal, expedidor, consignatário, destinatário, mercadoria, tomar sob custódia, entrega da mercadoria e unitização.

De acordo com a lei de transporte multimodal, é aquele que se realiza como consequência de um contrato de transporte multimodal. Esse tem que compreender a utilização de, pelo menos, dois meios de transporte. E a responsabilidade por todo o trajeto de transporte deve ser assumido por um único sujeito operador de transporte multimodal que recebe um só preço ou frete por todo o transporte.

Ainda no âmbito do Acordo, existe a figura do Operador de Transporte Multimodal (OTM) que consiste em uma pessoa jurídica, ou não, estando escrita no registro do OTM, a qual celebra um contrato de transporte multimodal, assumindo a responsabilidade pelo cumprimento da operação de transporte.

O Operador de Transporte Multimodal, conforme o art. 1º d) do Acordo, é “toda pessoa jurídica, ou não, quer por si só ou através de outra que atue em seu interesse, celebre um Contrato de Transporte Multimodal atuando como principal e não como agente ou no interesse do Expedidor ou de transportadores que participem das operações de Transporte Multimodal, e assumindo a responsabilidade pelo seu cumprimento.”

Paraguay

A. CONTRATO DE TRANSPORTE

A.1 TRATAMIENTO GENERAL: La ley, siguiendo la tendencia legislativa actual no define que es el contrato de transporte, dejando el tratamiento a la doctrina y jurisprudencia. El Art. 922 del Código Civil establece que “Por el contrato de transporte el porteador se obliga, mediante una retribución en dinero, a trasladar personas o cosas de un lugar a otro”. El Art. 155 del Código Aeronáutico prescribe que “Por el contrato de transporte aéreo de carga, el porteador se obliga a trasladar por vía aérea bienes entregados por el remitente para su entrega al destinatario por un precio determinado. En el transporte internacional de carga se aplicarán las reglas establecidas en los convenios y acuerdos internacionales aprobados y ratificados por la República”.

Respecto al transporte de pasajeros establece simplemente que “El contrato de transporte aéreo de pasajeros puede ser probado por escrito, mediante el billete de pasaje o por los medios electrónicos. En el caso de transporte

internacional, se aplicarán las reglas contenidas en los acuerdos y convenios internacionales aprobados y ratificados por la República”

Respecto al transporte por agua habiéndose derogado la parte pertinente del Código de Comercio, en lo que se refiere a los aspectos generales del contrato de transporte, debe estarse a lo que dispone el Código Civil con prevalencia cuando fueren aplicables aquellas disposiciones contenidas en los Tratados Internacionales, así como para los otros modos, a las cuales no hacemos referencia en este trabajo.

El Paraguay no cuenta con una legislación especial sobre transporte multimodal, quedando regulado el sistema de transporte sucesivo por el Código Civil, el cual en el Art.942 previene que “Los porteadores sucesivos tienen derecho a hacer declarar, en la carta de porte o en documento separado, el estado de las cosas que deben transportar, en el momento en que les sean entregadas. En defecto de declaración, se presume que las han recibido en buen estado y conforme a la carta de porte”.

Asimismo respecto al crédito del transportista en el Art.943 dice “El último de los porteadores representa a los anteriores para el cobro de los respectivos créditos que nazcan del contrato de transporte y para el ejercicio del privilegio sobre las cosas transportadas. Si omite tal cobro o el ejercicio del privilegio, es responsable ante los porteadores anteriores por las sumas que se les adeuden, salvo su acción contra el destinatario”.

A.2 REGLAS APLICABLES AL CONTRATO DE TRANSPORTE: Cabe mencionar entonces algunas disposiciones que hacen a los aspectos generales del contrato que se aplican al contrato de transporte:

A.2.1 Autonomía de la Voluntad: Dice el Art. 669 que “Los interesados pueden reglar libremente sus derechos mediante contratos observando las normas imperativas de la ley, y en particular, las contenidas en este título y en el relativo a los actos jurídicos”. Y en correspondencia establece en el Art. 715 que “Las convenciones hechas en los contratos forman para las partes una regla a la cual deben someterse como a la ley misma, y deben ser cumplidas de buena fe. Ellas obligan a lo que esté expresado, y a todas las consecuencias virtualmente comprendidas”.

A.2.2 Buena fe: En este sentido, establece que “En el desarrollo de las negociaciones y en la formación del contrato, deben las partes comportarse de acuerdo con la buena fe” (Art.689).

A.2.3 Derecho aplicable a los actos: Respecto a las normas de conflictos el Código prevé en el Art.14 que “La capacidad e incapacidad para adquirir derechos, el objeto del acto que haya de cumplirse en la República y los vicios sustanciales que éste pueda contener, serán juzgados para su validez o nulidad por las normas de este Código, cualquiera fuere el domicilio de sus otorgantes”.

Igualmente, establece el Art. 23 que “La forma de los actos jurídicos, públicos o privados, se rige por la ley del lugar de su celebración, salvo la de los otorgados en el extranjero ante funcionarios diplomáticos o consulares competentes, la que se sujetará a las prescripciones de este código”.

B. REGIMEN GENERAL DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

B.1 RÉGIMEN GENERAL: El régimen general de responsabilidad civil para el transporte, debe ser analizado en el contexto normativo relativo al modo de transporte en especial, es decir el aéreo, por agua y terrestre. Sin embargo se cuenta con un régimen general en el Código Civil en cuanto a criterios determinativos de responsabilidad, en el Título VIII de dicho cuerpo legal.

En este sentido cabe recordar además de las disposiciones del Código Civil como se dijo, lo dispuesto en el Código Aeronáutico por Ley 1680; para el transporte por agua el Libro Tercero del Código de Comercio parte aún vigente que fuera derogado por el actual Código Civil, Ley 1183. Esta disposición normativa que data del siglo XIX no responde a las necesidades actuales de la actividad naviera, por lo que el estudio previsto en el Proyecto debe encaminarse hacia un señalamiento de las normas obsoletas o inadecuadas, como a propuestas fundadas de su actualización.

B.2 EJECUCIÓN DEL PROYECTO: Igualmente, debe tenerse presente en el desarrollo del Proyecto, los acuerdos internacionales ratificados por Paraguay en la parte pertinente y relativa a la responsabilidad en el transporte, como son entre otros, los mencionados en el Anexo 1.

B.3 RESPONSABILIDAD: Sin desconocer las particularidades de cada uno de los modos y en especial aquello referido a la figura del Capitán para el caso de la navegación por agua, así como la del Comandante de Aeronave para el transporte aéreo, vamos a manera ejemplificativa trazar los rasgos más generales de la responsabilidad del transportista asumiendo la explotación comercial del transporte, referido a la empresa de transporte:

El transportista o porteador es responsable de la pérdida y de la avería de las cosas que le han sido entregadas para el transporte, desde el momento en que las recibe hasta que las entrega al destinatario, si no prueba que la pérdida o la avería ha derivado de caso fortuito, de la naturaleza o de los vicios de las mismas cosas o de su embalaje, o del hecho del remitente o del destinatario. Igualmente es responsable si acepta sin reserva las cosas que deben ser transportadas, se presume que estas no presentan defectos aparentes de embalaje (Art.937 del Código Civil).

Asimismo, para el caso del transporte por agua, el Código de Comercio en su parte vigente, prescribe que el Capitán responde de los daños que sufra la carga, a no ser que provengan de vicio propio de la cosa, fuerza mayor o culpa del cargador, incluyéndose los hurtos, o cualquier daño cometido a bordo por

individuo de la tripulación (Art.909 del Código de Comercio). Así también responde por los daños que sobrevengan del mal arrumaje de la carga o de que ésta sea excesiva (Art.910 del Código de Comercio).

Además de la responsabilidad personal del Capitán hacia los cargadores, quedan obligados el buque y flete por los daños causados a la carga por dolo o culpa del Capitán (Art.912 del Código de Comercio).

En lo que se refiere al transporte aéreo, el porteador responderá por la muerte, lesiones corporales o psíquicas o daños de cualquier naturaleza causados a los pasajeros, cuando el hecho causante de las mismas se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque (Art.203 del Código Aeronáutico). Igualmente es responsable por los daños, derivados por la pérdida total o parcial, faltantes, destrucción o avería de los equipajes registrados, cargas y correos (Art.204 del Código Aeronáutico). Es responsable por el retraso de pasajeros, equipajes o carga, salvo que pruebe que adoptaron todas las medidas razonables para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas (Art.205).

Por otro lado, en el transporte de cosas el remitente (embarcador) debe indicar con exactitud al porteador el nombre del destinatario y el lugar de destino, la naturaleza, el peso, la cantidad y el número de las cosas que deben ser transportadas y los demás datos necesarios para realizar el transporte. Asimismo debe el remitente entregar los documentos especiales. Se establece la responsabilidad del remitente por los daños que deriven de la omisión o de la inexactitud de los datos o la falta de documentos (Art.926 del Código Civil). El mismo tratamiento hace el Código Aeronáutico en el Art.161.

Respecto al transporte por ferrocarril, podemos decir que actualmente no hay servicios de transporte por este medio, excepto un tramo muy corto (aprox.15 Km) de transporte no regular de pasajeros con fines de turismo y el tramo entre la ciudad de Encarnación con Posadas del ferrocarril de la República Argentina, regido por un acuerdo bilateral entre ambos países.

Actualmente el único ferrocarril denominado Ferrocarriles Paraguayos Sociedad Anónima-FEPASA (aunque por una ficción el estado paraguayo sea el único propietario), se encuentra regido por un marco legal propio (Ley 1615, Ley 1955, Decreto 17061 y Estatuto Social de FEPASA).

En este sentido cabe mencionar que con la derogación del Código de Comercio en lo que disponía sobre el transporte y en especial sobre transporte por ferrocarril, no se dispone de normativas especiales sobre este modo de transporte, por lo que se aplicaría las disposiciones del Código Civil. En lo que se refiere al transporte internacional por este medio se aplica también la Ley 1128.

B.4 LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD: En términos generales el Código Civil restringe la posibilidad de exonerar o limitar la responsabilidad del

transportista, sin embargo no es una regla cerrada en todos los casos. En lo que respecta al transporte de pasajeros establece que “Son nulas las cláusulas que limitan la responsabilidad del porteador por los siniestros que afecten al viajero. Las normas de este artículo se observan también en los contratos de transporte gratuito” (Art.924). El Código aeronáutico establece los criterios clásicos de limitación de responsabilidad, previstas a partir del Art.247.

Aunque respecto al transporte de cosas se nota un tratamiento diferente que en principio habilita a la limitación en concordancia con el art.1849 del Código Civil, debemos considerar el contexto en que se dan hoy el servicio de transportes casi siempre instrumentados en un contrato de adhesión, el cual debe ser considerado a la luz del Art.691 que prevé “Cuando los contratos por adhesión contengan cláusulas restrictivas de carácter leonino, la parte adherente podrá ser dispensada de cumplirlas, o pedir su modificación por el juez...” siendo una de estas causales aquellas que “excluyan o limitan la responsabilidad del que las impuso” .

URUGUAY

ANALISIS DE URUGUAY SOBRE LOS ACUERDOS Y LOS CONVENIOS INTERNACIONALES Y SOBRE LA LEY NACIONAL RESPECTO AL CONTRATO DE TRANSPORTE Y LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL TRANSPORTADOR

ACUERDOS DE ALADI

Sobre los mismos cabe señalar que el Tratado de Montevideo de 1980 prevé una serie de sistemas para la entrada en vigencia de los acuerdos a negociarse por los Estados parte del mismo, los que se refieren a los acuerdos comerciales , acuerdos sobre armonización de políticas, normas de origen, normas sobre aranceles y su nomenclatura u otras materias similares. A su vez se prevén dos posibilidades: que sean acuerdos entre todos los Estados miembros o limitados a algunos, en este caso se denominan Acuerdos de Alcance Parcial.

El problema con estos últimos es que se ha abusado del uso del mecanismo de internalización de los mismos por Decreto del Poder Ejecutivo, por cuanto muchas veces los mismos contienen regulaciones que son de estricta reserva legal, además de que el texto del TM no contiene una autorización para regular por decreto la materia que es de reserva legal, que tampoco habilita a derogar por decreto disposiciones con rango de ley vigentes en los países miembros, ni contiene una delegación de la competencia constitucional del Poder Legislativo, ya que la llamada reserva de la ley está consagrada expresamente en el texto de la Constitución uruguaya.(artículos 7 y ss. de la Carta).

Tan es así que ello generó en el año 1998 la anulación del Decreto del Poder Ejecutivo por el cual se pretendió internalizar el Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Multimodal, el que fue declarado nulo con efectos generales por el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, órgano de origen constitucional que ejerce el control de la juridicidad de los actos que dicta la Administración Pública.

Sobre el punto debe precisarse que con la internalización del referido Acuerdo se modificaban las normas del Tratado de Derecho Comercial Terrestre Internacional de Montevideo de 1940, sobre Transporte Terrestre y Mixto, vigente entre 3 de los 4 países miembros plenos del Mercosur.

Esto tiene una influencia fundamental a nuestro juicio, con respecto a la viabilidad futura de acuerdos o convenios que se manejan para el transporte terrestre regional, sobre lo cual deberá expedirse la consultora que ejecute el trabajo objeto del presente proyecto.

NORMAS O PROYECTOS DE NORMAS SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE Y RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR

Entre ellos cabe mencionar el Convenio sobre Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera entre Argentina y Uruguay, Montevideo, 1988, el que entre otras cosas rechaza la autonomía para la elección de jurisdicción, regula con bastante acierto el transporte por servicios acumulativos, y que establece límites de responsabilidad aunque sin definir montos.

Otro es la Convención Interamericana sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera CIDIP IV, Montevideo, 1989, la que no fue ratificada por Uruguay y por la mayoría de los países, y sobre la cual se puede destacar que contiene regulaciones sobre la responsabilidad la cual limita al valor de la carga al tiempo y lugar de entrega, límite que prevé el artículo 171 del C.Com uruguayo y el art. 179 de C. Com argentino, la prohibición de la elección de jurisdicción (por tratarse de contratos de adhesión), pero no estableció una norma de conflicto para resolver las lagunas por problemas no previstos en las reglas materiales de la misma.

Otro es el “Convenio sobre el contrato de transporte y la responsabilidad del porteador en el transporte terrestre internacional de mercancías” (CRT), Chile, 1989, XVI Reunión de Ministros del Cono Sur, CEPAL), más conocido como el CRT-C.

Establece límites de responsabilidad que en general pueden considerarse de bajo valor (U\$S 3 por kilo) y que al presente solo ha sido ratificado por 3 países (Brasil, Chile y Perú), el que fue actualizado por el “Acuerdo sobre el contrato de transporte y la responsabilidad civil del porteador en el transporte terrestre internacional de mercaderías por Carretera”, Montevideo, 1995, el que como mayor deficiencia modifica el sistema de jurisdicción competente tradicional

(TM 1940) validando las cláusulas de jurisdicción contenidas en las cartas de porte, sin tener presente que estamos frente a contratos de adhesión.

Debe establecerse que un régimen de responsabilidad uniforme y un conocimiento de embarque armonizado en materia de transporte internacional de mercaderías por carretera sería positivo para el comercio internacional en el ámbito interamericano y en el Mercosur, brindando certeza y previsibilidad. Hay puntos que son invariablemente incluidos en otros Acuerdos como la prescripción, las normas de conflicto subsidiarias y los límites de la responsabilidad, siendo este último el que parece pesar más ante cualquier intento de unificación del derecho del transporte, cualquiera que sea el modo, y ello pasa por decisiones económicas y políticas.

Al respecto parece que es tiempo de que todos los modos de transporte tengan reglas básicas comunes, sin perjuicio de las peculiaridades propias a cada modo y medio de transporte, para lo cual sería bueno poner la mira en los avances que se han verificado en el devenir histórico en cuanto a los límites de responsabilidad del transporte marítimo y el transporte aéreo.

LEY URUGUAYA VIGENTE: CODIGO DE COMERCIO

Como ya lo adelantáramos el **contrato de transporte** está regulado dentro del Título III del C. Com. referido a los Agentes Auxiliares de Comercio, dado que equipara a los “empresarios de transporte” con otros auxiliares del comercio como corredores y rematadores, aprovechando eso para regular además el contrato de transporte, la carta de porte, los derechos y obligaciones inherentes a los mismos y la regulación de la responsabilidad.

El tema de la **responsabilidad del transportador** está regulado en Uruguay en el Capítulo V del Título III (artículos 163 a 190) bajo el título De los porteadores o empresario de transporte.

Ese capítulo regula básicamente al transporte terrestre, pero no solo al terrestre, siendo la única regulación legal del transporte terrestre en nuestro Derecho. El término empresarios de transporte abarca a todos los que se dedican a esa actividad y no solo a los que prestan servicios carreteros o ferroviarios, sino también al transporte por agua (nótese lo que dispone el art. 190 del código), aunque limitado al fluvial por cuanto el marítimo se rige por el Libro III del C.Com.

Por otro lado el transporte terrestre opera a través de la emisión de una “carta de porte” al igual que el resto del transporte en general, ya que esta cumple la misma función que el conocimiento de embarque en el transporte marítimo y la carta de porte aérea, siendo en la práctica el transportador quien emite la misma. Actualmente se utiliza un formulario estandarizado en español y

portugués, que es el que prevé el ATIT y que se utiliza para todo transporte internacional de carga por carretera.

No debe confundirse carta de porte y contrato de transporte que es previo y consensuado, a diferencia de este aquella es un documento emitido en forma unilateral y constituye un título representativo de la mercadería.

En cuanto a la responsabilidad del transportador en nuestro derecho, la misma se encuentra establecida en el artículo 163 ya citado, que determina el principio general de la responsabilidad, al disponer ...”y son responsables ante las partes por las pérdidas o daños que les resultaren ...”

Ese principio general –que es propio de la responsabilidad contractual- implica que el transportador en su condición de verdadero depositario de la carga debe indemnizar por el solo hecho de no entregar la mercadería o dañarla, sin que sea necesario probar culpa de su parte. A su vez esa responsabilidad solo cede si el daño es provocado por vicio propio de la cosa, fuerza mayor o caso fortuito. En cambio si no tuvo ese origen, cualquier otro detrimento o menoscabo será de cuenta del transportador.

Por lo tanto dentro de la teoría de los contratos derivados del arrendamiento de obra y partiendo de la base de que el transporte implica una obligación de resultado, las causales de exoneración de la responsabilidad serán las clásicas de la fuerza mayor, el caso fortuito y el hecho de un tercero, más la culpa de la víctima y el vicio propio de la cosa dañada.

No existe limitación de responsabilidad legal en el transporte marítimo, En cambio existe limitación en el transporte aéreo. Ella surge tanto de las Convenciones de Varsovia y de Montreal recientemente ratificada como del Código Aeronáutico, que establecen un sistema de límites mínimos de orden público. La responsabilidad del transportador aéreo está limitada a los montos legales y las cláusulas que determinen límites inferiores serán nulas e inválidas.

REGULACION DEL TRANSPORTE EN EL URUGUAY

CONSTITUCION: si bien la misma no hace referencias a texto expreso sobre el transporte, si tiene disposiciones que comprenden al mismo en tanto servicio estrechamente ligado al comercio tanto nacional como internacional, como ser el artículo 6 que refiere a los tratados internacionales en materia de comercio y, el artículo 7, que establece la protección de los derechos fundamentales, entre los cuales se encuentran el derecho a la libertad, al trabajo y a la propiedad, por lo que salvo que se establezcan limitaciones a través de una ley dictada por razones de interés general, se encuentra garantizada la prestación del

servicio de transporte, el que en principio se presta en régimen de libre concurrencia, en todos sus modos.

La excepción a este régimen está dada por las leyes que califican al servicio de transporte como un servicio público, como ser el de transporte terrestre carretero de pasajeros.

Asimismo los artículos 36 y 53 recogen los principios de libertad de trabajo y comercio, comprendiendo a este importante sector de actividad de la economía.

COMPETENCIA:

La norma que regula la competencia material de transporte está dada por el Artículo 7 del Decreto N° 574/974 de 12 de julio de 1974, que reguló la competencia en dicha materia por mandato legal.

Según la misma corresponden al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) entre otros cometidos:

- la política nacional del transporte
- el régimen, desarrollo, coordinación y contralor del transporte en todas sus formas y vías
- las tarifas de los servicios de transporte nacional e internacional de pasajeros y carga
- las estaciones y puertos
- los servicios de registro de todo tipo de vehículos de transporte
- el régimen y contralor del uso de la red vial nacional
- la recaudación y fiscalización de peajes

A su vez tales cometidos se cumplen a través de la Dirección Nacional de Transporte (DNT), que es la responsable del funcionamiento del sistema de transporte nacional e internacional, en los modos que las normas vigentes le atribuyen competencia.

Sus funciones básicas consisten en:

- regular, administrar y controlar el transporte en los modos sobre los que tiene competencia
- ejecutar la política que le fije el Poder Ejecutivo en la materia
- comprobar infracciones por incumplimiento a la normativa de transporte y aplicar las sanciones que correspondan
- recaudar tributos de su competencia
- ejercer la prevención y el control en materia de accidentes de tránsito y de seguridad vial.

A su vez de la DNT dependen 3 Direcciones Generales, a saber:

- la Dirección General de Transporte por Carretera
- la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo

- la Dirección General de Transporte Aéreo (recientemente creada, al igual que la Junta Nacional de Aeronáutica Civil, la que preside el Ministro de Transporte y Obras Públicas).

REGULACION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

- Marco Normativo

El transporte regulado por la legislación uruguaya es el transporte realizado por una “empresa de transporte”, pero no el transporte aisladamente considerado.

Nuestro D. Positivo no regula el contrato de transporte, ya que en el art. 7º del C. de Com. no está regulado como contrato, sino que hay una referencia a la empresa de transporte pero no al contrato de transporte en particular.

A su vez el transporte terrestre que maneja la legislación comercial es el de carga.

En resumen no existe una ley en la materia, y básicamente hay normas aisladas para una u otra modalidad, por lo que, cuando exista un contrato de transporte, el mismo se regulará por el régimen del Código de Comercio. Es decir que en el derecho interno la fuente aplicable al contrato de transporte es el Código de Comercio, sin perjuicio de que en nuestro derecho positivo el contrato de transporte no es un contrato nominado en el Código de Comercio y no hay ninguna ley que se refiera a éste como contrato.

Ello es así por cuanto el inciso final del **artículo 1855 del Código Civil** establece una remisión a la legislación mercantil, al decir que las empresas de transporte se rigen por la legislación mercantil.

Por lo tanto, no está legislado el acto aislado de transporte, el que no fue considerado por el legislador de la época (1866), lo que determina que en su defecto se lo defina al contrato de transporte como un arrendamiento de obra.

Lo que el codificador y el legislador hicieron, fue sacar de la esfera civil ese acto. Por lo tanto, cuando exista un contrato de transporte, el mismo se regulará por el régimen del Código de Comercio, norma que se aplicará para el transporte nacional.

Para el transporte internacional se aplica, o bien el Apéndice del Código Civil o bien los Tratados de Montevideo de 1889 y 1940, dado que según sea el país de origen de la empresa transportista, puede estar comprendida la situación en una u otras de estas normas.

REGULACION DEL TRANSPORTE TERRESTRE POR CARRETERA

TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA

En la modalidad pasajeros la mayoría de las normas existentes refieren al servicio público de transporte colectivo de personas, estando mucho menos regulado el servicio privado de transporte colectivo de pasajeros.

Las únicas disposiciones legales sobre transporte de pasajeros por carretera son: el artículo 28 del Decreto Ley N° 10.382 de 1943 –que califica al mismo como servicio público- y los artículos 319 y 322 de la Ley N° 16.170 de 1990, que refiere al seguro obligatorio de responsabilidad civil contractual y extracontractual que deben contratar las mismas y a la nominatividad del capital accionario de las empresas concesionarias, respectivamente.

Dicho esto corresponde ingresar en la clasificación de los servicios de transporte colectivo de personas por carretera, de manera de poder entonces señalar cuáles son las normas existentes para cada uno de las dos grandes clases de servicios: - REGULARES

- NO REGULARES

- Servicios regulares: son aquellos servicios abiertos al público y sujetos a un recorrido, frecuencia, itinerario, tarifa y horarios preestablecidos por la Administración concedente, y que son de conocimiento de los usuarios, estando destinados a atender los tráficos que se le fijen. Están reglamentados por el Decreto 285/006 de 22/08/06.

- Servicios no regulares: son aquellos que no reúnen todas las características de los regulares y que están destinados a atender demandas que no pueden ser satisfechas por los regulares. Están reglamentados en el Decreto 230/997 de 9/7/97.

- Clasificación de los servicios regulares:

- según el ámbito espacial: -nacionales

- internacionales

- según su forma de operar : -directos

- semidirectos

- ordinarios

Línea: podría definirse como el segmento de espacio territorial existente entre un punto de origen y otro de destino, y por el que se canalizan los tráficos nacionales o interdepartamentales a atender en la explotación de un servicio regular de transporte colectivo de pasajeros por carretera.

Clasificación de líneas:

- según su recorrido pueden ser: -internacionales
-nacionales
-departamentales
- internacionales: fronterizas (unen lugares separados por no más de 60 km entre países limítrofes)
- las nacionales pueden ser: -de corta (hasta 120 km)
-de media (de 121 a 240 km) o
-de larga distancia (más de 240 km)
-metropolitanas (ex suburbanas que comprendían hasta un radio de 60 km de Mdeo.)

- Forma de explotación:

- servicios nacionales: por concesión
- servicios internacionales: por permisos

Ambos tienen naturaleza jurídica de concesión, definida ésta como el acto de derecho público por el cual la Administración encarga temporalmente a una persona la ejecución de un servicio público, transmitiéndole ciertos poderes jurídicos y efectuándose la explotación bajo su vigilancia y contralor, por cuenta y riesgo del concesionario.

- Servicios nacionales

- Quién puede promover la explotación de un servicio regular: puede ser una empresa (persona física o jurídica) pero debe ser nacional, o la Administración.

- Procedimiento: -Si es la Administración debe hacerse por licitación pública;
-Si es una empresa: en forma directa pero la Administración puede reservarse el derecho a licitar.

- Condiciones para las empresas: efectivo control de la empresa y más de la mitad del capital social debe pertenecer a ciudadanos naturales o legales con domicilio real en el país, y si el capital se representa por acciones deben ser nominativas.

- Requisitos generales para obtener la explotación:

- 1) demostrar capacidad económica mediante la tenencia de un patrimonio propio o en garantía, equivalente al 50% del material rodante para el primer año de explotación)
- 2) ser propietario de los vehículos necesarios para períodos de demanda media incluido el leasing financiero
- 3) acreditar estar al día con sus obligaciones fiscales y sociales

- Concesión en forma directa:
 - debe acompañarse carpeta técnica con estudio de Factibilidad que comprenda entre los rubros:
 - a- estudio de mercado
 - b- parque vehicular a utilizar
 - c- calendario de inversiones
 - d- corriente de fondos
 - e- financiación del proyecto
 - f- evaluación del proyecto
 - Los vehículos y la empresa deben registrarse en la DNT, cada vehículo debe obtener PNC y CAT para poder prestar servicios.
 - La DNT lleva un Registro de vehículos y de empresas de pasajeros a través del Dpto. Notarial, a la vez que la División Pasajeros lleva otro referido al uso o afectación de los vehículos, es decir si está habilitado para hacer servicios regulares, de turismo (ocasionales) o ambos.

- Plazo de las concesiones o permisos: 5 años prorrogables.

- Seguros: las empresas de transporte nacional de pasajeros deben poseer seguro por responsabilidad civil contractual y extracontractual (artículo 91 de la Ley 15.851 en la redacción dada por el artículo 319 de la Ley 16.170 de 28/1/1990 y Decreto reglamentario N°276/001 de 17/07/01).

Cobertura: daños que sufran pasajeros o terceros solamente como consecuencia de la muerte, invalidez y gastos de asistencia médica, no incluyéndose el daño moral.

Capital asegurado: a) hasta 500 UR por persona lesionada o muerta y un máximo de 15% por gastos médicos.

b) hasta 7.500 UR como total por vehículo

Esto es sin perjuicio del derecho a una mayor indemnización según las normas del derecho común.

Acción directa contra la empresa aseguradora, plazo de resolución 45d.

En transporte internacional hay una remisión a los Acuerdos internacionales en la materia.

- Clasificación de los servicios ocasionales:
 - Onerosos: A) de turismo propiamente dicho (los que realizan empresas de transporte registradas como agencias de viaje en el MT para atender demandas relacionadas con actividades recreativas, de ocio u otros motivos coyunturales).

B) de turismo secundario (los que realizan empresas de transporte dentro del país para atender demandas de carácter social promovidas por grupos de vecinos o por entidades, religiosas, deportivas o similares).

Gratuitos: por su finalidad pueden ser donados (los que se realizan para terceros sin recibir contraprestación), oficiales (instituciones públicas en vehículos de su propiedad) propios (instituciones privadas en vehículos de su propiedad para sus fines), sociales (lo que realizan los titulares o empleados de una empresa en vehículos de la misma para solaz) y, de ablande (los que se realizan con el personal a cargo del vehículo por razones mecánicas o similares).

Las condiciones de cada viaje como ser: fecha, horario e itinerario deben determinarse antes del inicio del servicio.

- Otra clasificación sería de acuerdo a su recorrido: internacionales, nacionales o departamentales.
- Los permisos ocasionales internacionales los expide la autoridad del país de la empresa y no requieren complementación, pero deben realizarse en circuito cerrado.
- Los vehículos deben tener PNC y CAT vigente cualquiera sea su capacidad: ómnibus (26 o más asientos), micro ómnibus (18 a 25 asientos) o mini ómnibus (8 a 17 asientos) y las dos primeras categorías deben usar tacógrafo.
- Sólo pueden gestionar permisos para realizar estos servicios personas físicas o jurídicas nacionales.
- Deben poseer los seguros legales vigentes
- Tienen el mismo tipo de sanciones que los servicios regulares por remisión del Reglamento, en lo aplicable.

- Servicios internacionales

Están reglamentados por el Decreto 285/006 y por el ATIT (Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre) aprobado como Convenio en la XVI Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur celebrada en Chile en septiembre de 1989 y suscrito en el ámbito de la ALADI el 01/01/90, como AAP.

El principio básico que rige al Acuerdo es el principio de reciprocidad, que implica la igualdad recíproca a todos los efectos entre las empresas de los países signatarios.

-Transporte de pasajeros: el que se realiza por empresas autorizadas en los términos del Acuerdo, para trasladar personas, en forma regular u ocasional. (numeral 7 art. 19)

Requisitos para establecer servicios de transporte internacional:

1- debe mediar un acuerdo previo entre los países signatarios (art. 20), debiendo señalarse que el tráfico de pasajeros entre los países se distribuye mediante acuerdos bilaterales que se negocian entre los Organismos

Competentes de cada país, y donde se determinan las rutas y terminales a utilizar, y demás condiciones de los servicios.

2- debe otorgarse un permiso Originario y complementario por cada país

Condiciones para otorgar permisos originarios:

1- deben ser empresas constituidas de acuerdo con la legislación de cada país signatario y con domicilio real en su territorio

2- los contratos sociales de las empresas reconocidos por el Organismo competente del país en el que se constituyó y tiene domicilio real serán aceptados por los demás países signatarios

3- más de la mitad del capital social y el efectivo control de la empresa debe estar en manos de ciudadanos naturales o legales el país que otorga el permiso originario

4- la autoridad del país que otorga el permiso originario debe extender un Documento de idoneidad de acuerdo a un formulario, con el fin de acreditar la existencia del permiso originario.

Condiciones para otorgar el permiso complementario:

1- presentar en el otro país el documento de idoneidad que acredite el permiso originario

2- presentar documentación que acredite la designación en el territorio del país al que se solicita permiso complementario, de un representante legal con plenos poderes para representar a la empresa

• Seguros:

Las empresas de transporte de pasajeros que realicen viajes internacionales deben contratar seguros por las responsabilidades emergentes del contrato de transporte de pasajeros y de su equipaje, y por la responsabilidad civil por lesiones o daños ocasionados a terceros no transportados. (art. 13) Esos seguros deben contratarse de acuerdo a las disposiciones que se establecen en el Anexo III Seguros, del Acuerdo.

En caso de transporte propio sólo es obligatorio el seguro por la responsabilidad civil por lesiones o daños a terceros.

Según el Anexo III citado, los aseguradores deben suministrar a los asegurados certificados de cobertura conforme al modelo previsto en el Anexo III Seguros (art. 4 del Anexo)

Cantidades mínimas de cobertura según el artículo 5 del Anexo III del ATIT:

a) para el caso de responsabilidad civil por daños a terceros no transportados: US\$ 20.000 por persona, US\$ 15.000 por bienes y US\$ 120.000 por acontecimiento (catástrofe)

b) para el caso de responsabilidad civil por daños a pasajeros: son US\$ 20.000 por persona y US\$ 200.000 por acontecimiento (catástrofe), y por daños al equipaje, US\$ 500 por persona y US\$ 10.000 por acontecimiento (catástrofe)

Los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual de pasajeros cubiertos por aseguradoras del país de origen de la empresa, serán válidos siempre que tengan acuerdos con aseguradoras en el país o países por donde transiten los asegurados.

TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA

El transporte de carga por carretera es una actividad que se desarrolla en régimen de libre competencia, existiendo algunas regulaciones mínimas respecto a las condiciones de prestación. Es decir que se trata de una actividad privada que puede cumplirse en ejercicio de la libertad de trabajo y de comercio, los que se encuentran establecidos entre otros derechos fundamentales en el artículo 7 de la Constitución.

CONDICIONES PARA EL EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD:

- REQUISITOS PERSONALES: nacionalidad
- INSCRIPCIÓN REGISTRAL: empresa y vehículo

En cuanto a la empresa, si es unipersonal debe acreditar inscripción en DGI y BPS, y si es persona jurídica debe acreditar además su personería, vigencia, representante y vigencia de dicha representación.

En cuanto a los vehículos, se debe presentar certificado notarial de propiedad o de uso por leasing, y permiso municipal de circulación. En caso de vehículos ya registrados en la DNT, deben presentar el Permiso Nacional de Circulación (PNC) y Certificado de Aptitud Técnica vigente.

No se exigen cantidad mínima de vehículos ni un mínimo de capacidad económica.

La obligación de inscripción surge del artículo 27 del Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto 119/964 de 7/4/64) y del artículo 33 surge la obligación de comunicar los cambios de estructura.

A su vez el Decreto 608/986 estableció la obligación de censar todos los vehículos de carga.

TRANSPORTE PROFESIONAL DE CARGA

Se trata de un nuevo concepto en el ámbito del transporte terrestre de carga por carretera, introducido en el año 2001 a partir de la situación real del sector, fuertemente influido por la competencia desleal generada por la gran informalidad imperante entre los transportistas carreteros.

El concepto se desarrolló por el impulso de un grupo de empresarios que conformaron la Intergremial de Transportistas Profesionales de Carga para Terceros, y que acordaron con el Gobierno regular este tipo de transporte, desestimulando a las empresas informales y otorgando beneficios a las formales.

A tales efectos se propició la aprobación de normas que recogieran todo eso, y se logró la aprobación de los artículos 242 y 270 y siguientes de la Ley 17.296 de 21/2/01 (Ley de Presupuesto Nacional) y del Decreto 349/001 de 4 /09/01.

De estas normas surge una clasificación del transporte de carga por carretera en: -transporte profesional

-transporte propio

Definición de empresa de transporte profesional: son empresas de transporte terrestre profesional de carga a todos los efectos, aquellas que presten para terceros, en forma habitual y onerosa, la actividad de transporte de carga, ya sea en servicios nacionales o internacionales, cuenten con la infraestructura necesaria para realizarla y reúnan los requisitos previstos en el Decreto citado (art. 1 del Decreto).

Condiciones para estar habilitadas como tales:

- a) estar inscriptas en el Registro especial que llevará la DNT de dichas empresas
- b) disponer de al menos un vehículo con capacidad de carga superior a 3500 kg en propiedad o en leasing
- c) que los vehículos afectados a la actividad estén identificados con un distintivo o placa que otorgará la DNT

REGISTRO DE EMPRESAS PROFESIONALES DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

En el mismo se inscriben:

A) las empresas que presten tales servicios para terceros como “actividad habitual y principal” y que actualmente no integren el Registro, que presenten la siguiente información:

- 1- identificación de la empresa, domicilio fiscal y domicilio constituido en el país
- 2- titular o titulares
- 3- identificación del vehículo o vehículos que tenga en propiedad o en leasing financiero
- 4- los CAT vigentes de los vehículos
- 5- N° de inscripción de DGI Y BPS y giro principal registrado
- 6- Certificados que acrediten estar al día con DGI y BPS
- 7- certificado de seguro de accidentes y enfermedades profesionales

Los extremos previstos en los numerales 1, 2 y 5 se acreditarán mediante certificado de contador público y con constancia de que más del 50% de los

ingresos por facturación del ejercicio económico anterior a la solicitud, corresponden al transporte terrestre de cargas.

B) las empresas que soliciten su inscripción y no estén comprendidas en el literal anterior y siempre que cumplan con las exigencias de los numerales del mismo

Pasados 6 meses de su inscripción, estas empresas deben cumplir con la exigencia del numeral 7) y presentar el certificado expedido por contador público referido al período de actividad de la empresa.

No podrán inscribirse en el Registro los contribuyentes amparados en literal E) artículo 33 del Título 4 del Texto Ordenado 1996.

◆ Beneficios que se obtiene con la registración:

Sólo las empresas inscritas en el Registro podrán acogerse a los beneficios establecidos en la Ley 17.191 de 22/09/99 (descuentos en el pago del impuesto al patrimonio y el impuesto a las rentas de industria y comercio), en la Ley 17.243 de 29/06/00 (posibilidad de obtener los beneficios de la Ley de Inversiones 16.906 consistentes en la exoneración de impuestos varios), en la Ley 17.296 de 21/02/01 (obligar a sus deudores a realizar pagos a cuenta de las obligaciones tributarias de los transportistas) y en la Ley 17.345 de 31/05/01 (reducción de aportes patronales a la seguridad social).

Otro beneficio adicional es la rebaja en la patente de rodados municipal.

A tales efectos la DNT expedirá a petición de parte el certificado de inscripción que habilita para la obtención de los beneficios.

GUIA DE CARGA:

Obligación de documentar el transporte de carga por carretera en una guía de carga (Artículos 16 y 17 además del 20 y 21 del Decreto 349/001), la que si bien está prevista hasta el presente no ha sido instrumentada.

ORGANO DE CONTROL: artículos 27 (jerarquía), 28 (integración) y 31(cometidos) del Decreto citado.

AGENTES DE CONTROL: artículo 37 del Decreto.

INFRACCIONES Y SANCIONES: artículos 39, 40 y 42 del Decreto.

Las sanciones por infracción al Decreto las aplicará la DNT a propuesta del Organo de Control, previéndose la responsabilidad individual o conjunta del transportista y cargador, según los hechos.

Las sanciones consisten en Multas de entre 10 y 100 UR, así como la suspensión o supresión de la inscripción en el Registro de Transportistas Profesionales.

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA POR CARRETERA

La norma vigente y aplicable para esta modalidad es el denominado ATIT (Acuerdo de Alcance Parcial para el Transporte Terrestre Internacional suscrito en el ámbito de la ALADI).

El ATIT reconoce que el transporte internacional terrestre es un servicio de interés público necesario para la integración (en particular de la sub región del Cono Sur) y en el que la reciprocidad se perfila como el pivot para lograr una mayor eficacia del modo terrestre.

El ámbito de aplicación es el transporte bilateral a través de frontera común o en tránsito hacia un tercer país.

Transporte de carga: es el que se realiza por empresas autorizadas en los términos del Acuerdo, para trasladar cargas en forma regular u ocasional, entre dos o más países.

Debe distinguirse aquí al **transporte propio**, que es el realizado por empresas cuyo giro comercial no es el transporte de cargas contra retribución, efectuado con vehículos de su propiedad, y aplicado exclusivamente a, las cargas que se utilizan para su consumo o, a la distribución de sus productos. Se regirá por un régimen especial a acordarse bilateral o multilateralmente donde se determinará la frecuencia, volumen de cargas y cantidad de vehículos aplicables a esa modalidad.

- Requisitos para establecer servicios de transporte internacional:

1- debe mediar un acuerdo previo entre los países signatarios que permita hacer efectiva la reciprocidad (arts. 20, 29 y 30), debiendo señalarse que en el caso del transporte de cargas el tráfico está liberalizado.

2.- debe otorgarse un permiso Originario y complementario por cada país

- Condiciones para otorgar Permisos Originarios:

1- que se trate de empresas que estén constituidas de acuerdo con la legislación de cada país signatario y con domicilio real en su territorio

2.- que más de la mitad del capital social y el efectivo control de la empresa se encuentre en manos de ciudadanos naturales o legales el país que otorga el permiso originario

El Acuerdo determina la obligación de que los contratos sociales de las empresas, reconocidos por el Organismo competente del país en el que se constituyeron y tienen domicilio real, serán aceptados por los demás países signatarios.

También determina la obligación de que la autoridad del país que otorga el permiso originario, debe extender un **Documento de Idoneidad** de acuerdo a un formulario, con el fin de acreditar la existencia del permiso originario

- Condiciones para otorgar el Permiso Complementario:

1- presentar en el otro país el documento de idoneidad que acredite el permiso originario

2- presentar documentación que acredite la designación en el territorio del país al que se solicita permiso complementario, de un representante legal con plenos poderes para representar a la empresa

Tratándose de simples tránsitos, la empresa sólo debe presentar ante el Organismo competente del país transitado, el Documento de Idoneidad que acredite el Permiso Originario

Los Permisos originarios se otorgan con una vigencia prorrogable por períodos iguales, y el complementario se otorga en iguales términos, manteniendo su vigencia mientras el país que otorgó el Originario no comunique su caducidad.

- Documentos de Transporte: Toda remesa internacional debe ir acompañada obligatoriamente de su correspondiente “Carta de Porte Internacional-Conocimiento de Transporte Internacional” (CRT), sin perjuicio de la documentación aduanera (MIC/DTA).

- Rutas y Pasos Habilitados: el ingreso y egreso de los vehículos se realizará a través de los Pasos autorizados en los Permisos, donde también se establecerán las rutas a utilizar en los viajes. Los vehículos autorizados por una de las partes no podrán realizar cabotaje (transporte local) en el territorio de la otra u otras.

- Habilitación de Flota (Vehículos): los vehículos y equipos a utilizar como flota habilitada por las empresas autorizadas, podrán ser de su propiedad o en arrendamiento mercantil (leasing), sin perjuicio de que las partes puedan admitir mediante acuerdos bilaterales, la utilización temporal de vehículos de terceros que operen bajo la responsabilidad de las empresas autorizadas.

Los vehículos habilitados por un país serán reconocidos como aptos para el servicio por los otros países, siempre que se ajusten a las especificaciones sobre dimensiones, pesos y demás requisitos técnicos que rijan en esos países.

Flota mínima: de acuerdo con la Resolución N° 58/94 del GMC las empresas deben cumplir, entre otros requisitos establecidos en la referida Resolución como “Principios Generales para el acceso a la profesión de transportista”, con una capacidad de carga mínima de 80 toneladas o cuatro equipos completos (vehículo tractor c/remolque), y a su vez fue recogido por Resolución de la DNT N° 48/95 de 11/11/95.

Aspectos Aduaneros

Las normas que regulan esta materia se encuentran en el ATIT (artículos 10, 11 y 12 del Acuerdo y Anexo I del mismo) y en el Acuerdo 1.97 adoptado en la XVIII Reunión de Ministros de Transporte y Obras Públicas del Cono Sur en 1991, las que se refieren a: la eliminación de la exigencia de inscripción de vehículos afectados al transporte internacional terrestre en todas las Aduanas,

al tratamiento aduanero de las mercancías provenientes de terceros países y, al denominado MIC/DTA.

- **Registro aduanero de empresas y vehículos:** la admisión temporal de vehículos con o sin mercaderías, queda sometida al requisito de inscripción tanto de la empresa transportista como de sus vehículos, en la Aduana del país de origen.

- **Normas sobre precintos:** se exige que las unidades de transporte utilizadas para el traslado de mercaderías sean precintables, que los precintos impidan la sustracción de la mercadería, que no tengan espacios ocultos, que sean accesibles para la inspección de la carga y, que sean identificables mediante marcas y números grabados no alterables.

Los precintos aduaneros a utilizar en un tránsito internacional deben cumplir las condiciones estipuladas en el Anexo I Apéndice I del ATIT.

- **Normas sobre Depósitos aduaneros:** Se faculta a las autoridades aduaneras para permitir el funcionamiento de depósitos particulares, para el almacenamiento de repuestos y accesorios, sin pagar gravámenes, pertenecientes a empresas extranjeras autorizadas.

- **Tripulantes:** la salida y entrada de los mismos (migración) se hace al amparo de la Libreta de Tripulante extendida por la autoridad de cada país, según el formato acordado en el Anexo II del ATIT.

- **Infracciones Aduaneras, reclamos y accidentes:** las referidas infracciones quedan sujetas al régimen legal interno de cada país donde se comprueban. Sin perjuicio de las mismas las Aduanas pueden requerir la suspensión de los permisos originarios y complementarios de la empresa involucrada. Las situaciones extraordinarias que detienen el curso de un transporte, como rupturas o destrucciones de precintos, se regulan del mismo modo, haciendo necesario el aforo o inspección previa para su liberación, y también las situaciones de peligro que hacen necesaria su descarga.

- **Tránsito al amparo del MIC/DTA:** el Acuerdo 1.97 aprobó el MIC/DTA como documento único para el tránsito aduanero internacional, tanto para la mercadería como para el vehículo de transporte, sometiéndolo al régimen siguiente:

- **Aduana de partida:** el MIC/DTA para cargas de exportación, reexportación o salida temporal, se tramita ante la Aduana de salida al exterior y con los requisitos siguientes: 1) debe estar amparado en una Orden de embarque y cada MIC comprende un solo vehículo 2) debe estar suscrito por el representante legal de la empresa 3) debe acompañarse los Permisos Originario y Complementario y el Certificado de Póliza Unica de seguro responsabilidad civil y 4) la Aduana debe sellar los vehículos consignando el número en el MIC/DTA.

Para mercaderías en tránsito de terceros países, el MIC se puede presentar ante la Aduana de entrada al país, siempre que la salida se realice por una Aduana autorizada y por vía terrestre.

- **Salida al exterior:** para la salida al exterior de un vehículo que transporta mercaderías al amparo de un MIC/DTA no se exigirá documento de salida temporal del vehículo, haciendo éste las veces de tal.

El plazo para los tránsitos entre la Aduana de partida y la de salida, dependerá de la normativa interna de cada país.

- **Ingreso desde el exterior:** las mercaderías que ingresen con destino al país por vía terrestre, están amparadas por el MIC/DTA hasta la Aduana de entrada, donde se debe cursar el destino aduanero definitivo. Esta exigencia no afecta a las mercaderías en tránsito, las que continúan amparadas por el MIC hasta salir del territorio.

En cuanto a los vehículos amparados por el MIC/DTA, están exentos de presentar los Permisos y Certificados de seguros, puesto que ya los exhibieron ante la Aduana de partida. Con la presentación del MIC/DTA puede verificarse el tiempo de permanencia en el exterior y la condición de los sellos, procediéndose a su verificación en caso de que se presuma una irregularidad. Los vehículos que ingresan al país pueden circular amparados en el MIC hasta el destino final previsto para la carga.

REGULACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE FERROVIARIO

La regulación de este sub modo del transporte terrestre está dada por la ley orgánica del ente autónomo que tiene a su cargo la misma, la Administración de los Ferrocarriles del Estado (AFE), el que además puede ser explotado directamente por el referido ente o través de concesionarios, según lo previsto en la referida norma, Decreto Ley N° 14.396 de 1975. Ello en lo que refiere al transporte ferroviario nacional.

En cuanto al transporte ferroviario internacional, y aunque el mismo es muy reducido debido a problemas de infraestructura que no habilitan la interconexión con otras redes, el mismo está regulado en el Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, conocido como ATIT, cuyo Capítulo III dispone sobre el Transporte Internacional Ferroviario TIF.

Cabe señalar que al presente se encuentra pendiente la actualización del mismo, lo que está tratando de promover la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), que es un organismo intergubernamental que nuclea a todos las organizaciones públicas con competencia sobre el tema, lo que ha sido incluido en la agenda de la Comisión del Art. 16 del ATIT que se reunió los primeros días de octubre en la sede de la ALADI, donde se decidió dar impulso a la iniciativa de actualización, manejándose un eventual llamado a consultoría para ello, dado que la ALAF ya ha elaborado un borrador de términos de referencia al efecto, sobre lo que deberá informar a la Comisión antes referida en su próxima reunión.

REGULACIÓN DEL TRANSPORTE ACUATICO

En Uruguay el transporte acuático está regulado básicamente en el Código de Comercio, en el Título III Capítulo V, el que comprende al transporte fluvial según lo previsto en los artículos 163 y 190, y en el Libro III, el que refiere al transporte marítimo.

A su vez existe legislación complementaria en materia de cabotaje (Ley N° 12.091 de 1954, de buques mercantes Ley N° 16.387 de 1993 y, de marina mercante, Decreto Ley N° 14.650 de 1977, el que regula la reserva de cargas, el otorgamiento de facilidades y franquicias para el desarrollo de la actividad y, el Fondo de la Marina Mercante.

REGULACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO

En Uruguay el transporte aéreo se regula por las normas del Código Aeronáutico, aprobado por Decreto Ley 14.305 de 29 noviembre 1974 y modificativas (Decreto Ley 14.653 de 25 de mayo de 1977 que modifica el art. 32 del Código, Ley N° 16.403 de 10 de agosto de 1993 que modifica artículos sobre responsabilidad. Civil y, Ley N° 18.058 de 20 de noviembre de 2006 sobre cabotaje).

También existen normas complementarias en materia de relaciones internacionales aeronáuticas, Decreto Ley N° 14.845 de 24 de noviembre de 1978, en materia comercial, los artículos 21 y 28 de la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea, Decreto Ley 14.747 de 29 de diciembre de 1977 y el artículo 53 de la Ley N° 18.046 de 2006, que crea la Dirección General de Transporte Aéreo en la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En el orden internacional se encuentran ratificadas: la Convención de Chicago de 1944, aprobada por Ley 12.018 de 4 de noviembre de 1953 y los Decreto Ley N° 14.822 de 13 de septiembre de 1978, que aprueba enmiendas al Convenio de Chicago, así como el Decreto Ley 14.833 de 17 de octubre de 1976., que aprueba modificación a los artículos 48 y 49 del Convenio de Chicago, y las leyes N° 15.762 de 13 de setiembre de 1985, sobre la enmienda al artículo 3 bis y la N° 15.168 de 10 de agosto de 1981, sobre la enmienda al artículo 83 bis; la Convención de Varsovia de 1929, aprobada por Decreto Ley N° 14.829 de 10 de octubre de 1978 y, el Convenio de Roma referente a Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, aprobado por Decreto Ley N° 14.786 de 30 de mayo de 1978.

Finalmente tenemos los artículos 2 y 3 de la Ley N° 16.246 en materia de carga y depósito de la misma en el Aeropuerto de Santa Bernardina, y el artículo 23 de la Ley N° 17.555 de 18 de setiembre de 2002, sobre el régimen de la concesión de obra pública del Aeropuerto Internacional de Carrasco.

ANEXO 3

Situación normativa actual en la región

COMPILACIÓN DE NORMAS Y ACUERDOS INTERNACIONALES EN EL AMBITO DE MERCOSUR, ALADI Y OEA RELACIONADAS AL TRANSPORTE

1 - NORMAS DEL MERCOSUR RELACIONADAS AL TRANSPORTE

Decisiones del Consejo del Mercado Común/Mercosur

Año	Origen	Naturaleza	Contenido
1992	CMC	Decisión n. 05/92	Protocolo de cooperación y asistencia jurisdiccional en materia civil, comercial, laboral y administrativa
1993	CMC	Decisión n. 5/93	Proyecto de acuerdo para la aplicación de los controles integrados en frontera entre los países en Mercosur
1993	CMC	Decisión n. 12/93	Protocolo adicional reglamentario del acuerdo de Recife sobre procedimientos operativos
1994	CMC	Decisión n. 1/94	Protocolo de Buenos Aires sobre jurisdicción internacional en materia contractual
1994	CMC	Decisión n. 2/94	Acuerdo sobre transporte de mercancías peligrosas en el Mercosur
1994	CMC	Decisión n. 14/94	Transporte de productos peligrosos
1994	CMC	Decisión n. 15/94	Acuerdo sobre transporte multimodal en el ámbito del Mercosur
1994	CMC	Decisión n. 16/94	Norma de aplicación sobre despacho aduanero de mercaderías
1994	CMC	Decisión n. 18/94	Norma de aplicación relativa al régimen de equipaje en el Mercosur
1996	CMC	Decisión n. 1/96	Protocolo de San Luis en materia de responsabilidad civil emergente de accidentes de tránsito entre los Estados Partes del Mercosur
1997	CMC	Decisión n. 6/97	"Fe de erratas" correspondiente al protocolo de responsabilidad civil emergente de accidentes de tránsito entre los Estados Partes de Mercosur
1997	CMC	Decisión n.	Régimen de infracciones y sanciones del

		8/97	acuerdo sobre transporte de mercancías peligrosas en el Mercosur
1997	CMC	Decisión n. 13/97	Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de servicios del Mercosur
1998	CMC	Decisión n. 9/98	Protocolo de Montevideo sobre el comercio de servicios del Mercosur – anexos con disposiciones específicas sectoriales y listas de compromisos específicos iniciales
1998	CMC	Decisión n. 12/98	Protocolo de Montevideo sobre el comercio de servicios del Mercosur
1999	CMC	Decisión n. 2/99	Programa de Asunción sobre medidas de simplificación operacional de trámites de comercio exterior y de frontera
1999	CMC	Decisión n. 18/99	Tránsito vecinal fronterizo entre los Estados Partes del Mercosur
1999	CMC	Decisión n. 19/99	Entendimiento sobre tránsito vecinal fronterizo entre los Estados Partes del Mercosur, Bolivia y Chile
2000	CMC	Decisión n. 04/00	Acuerdo de Recife
2000	CMC	Decisión n. 05/00	Primer protocolo adicional al acuerdo de Recife
2000	CMC	Decisión n. 14/00	Reglamentación del régimen de tránsito vecinal fronterizo entre los Estados Partes del Mercosur
2000	CMC	Decisión n. 15/00	Reglamentación del régimen de tránsito vecinal fronterizo entre los Estados Partes del Mercosur, la República de Bolivia y la República de Chile.
2000	CMC	Decisión n. 33/00	Grupo de trabajo sobre circulación vial de transporte no comercial
2000	CMC	Decisión n. 46/00	Instalación de canales privilegiados de entrada en aeropuertos para ciudadanos del Mercosur
2000	CMC	Decisión n. 47/00	Instalación de canales privilegiados de entrada, en aeropuertos para ciudadanos del Mercosur, de la República de Bolivia y de la República de Chile
2001	CMC	Decisión n. 02/01	Acuerdo marco sobre medio ambiente del Mercosur
2001	CMC	Decisión n. 11/01	Exención Mercosur para futuras reglamentaciones restrictivas en el marco del protocolo de Montevideo sobre el comercio de servicios
2002	CMC	Decisión n 11/02	Acuerdo sobre jurisdicción en materia de contrato de transporte internacional de carga entre los Estados Partes del Mercosur

2002	CMC	Decisión n. 12/02	Acuerdo sobre jurisdicción en materia de contrato de transporte internacional de carga entre los Estados Partes del Mercosur y la República de Bolivia y la República de Chile
2004	CMC	Decisión n. 14/04	Protocolo adicional al acuerdo marco sobre medio ambiente del Mercosur eN materia de cooperación y asistencia ante emergencias ambientales
2007	CMC	Decisión n. 02/07	Reglamento del procedimiento para la solicitud de opiniones al tribunal permanente de revisión por los tribunales superiores de justicia de los Estados Partes del Mercosur
2007	CMC	Decisión n. 32/07	Acuerdo para la facilitación del transporte de mercancías peligrosas en el Mercosur

Fuente: elaboración propia conforme datos disponibles en el banco de informaciones del sitio web del Mercosur (<http://www.mercosur.org>) - octubre/2007

Resoluciones del Grupo Mercado Común/Mercosur

Año	Origen	Naturaleza	Contenido
1991	GMC	Resolución n. 04/91	Manifiesto internacional de carga y declaración de tránsito aduanero
1992	GMC	Resolución n. 09/92	Formulario TIF/DTA
1992	GMC	Resolución n. 8/92	Reglamento único de tránsito, seguridad vial
1992	GMC	Resolución n. 27/92	Temas relativos al transporte fluvial y asuntos portuarios
1992	GMC	Resolución n. 37/92	Seguro de responsabilidad civil del propietario y/o conductor de vehículos terrestres no matriculados en el país de ingreso
1992	GMC	Resolución n. 39/92	Incorporación de nuevos registros al formulario MIC/DTA de registros
1994	GMC	Resolución n. 1/94	Tratamiento de los vehículos de transporte de mercancías peligrosas en los pasos de frontera
1994	GMC	Resolución n. 58/94	Principios generales de acceso a la profesión de transportista y su ejercicio en el ámbito del MERCOSUR
1994	GMC	Resolución n. 88/94	Reglamento técnico sobre características de placas de identificación de vehículos
1997	GMC	Resolución n.	Condiciones generales del seguro de

		62/97	responsabilidad civil del operador de transporte multimodal (OTM) en el ámbito de Mercosur – daños a la carga
1997	GMC	Resolución n. 75/97	Inspección técnica vehicular
1998	GMC	Resolución n. 6/98	Procedimiento uniforme de control del transporte de mercancías peligrosas y cronograma para el cumplimiento de las exigencias del acuerdo sobre transporte de mercancías peligrosas en el Mercosur
2002	GMC	Resolución n. 27/02	Exigencias para la solicitud y concesión de libre plática en embarcaciones en el Mercosur
2003	GMC	Resolución n. 06/03	Procedimientos mínimos de inspección sanitaria en embarcaciones que navegan por los Estados Partes del Mercosur
2006	GMC	Resolución n. 14/06	Principios generales de acceso a la profesión de transportista
2006	GMC	Resolución n. 15/06	Perfeccionamiento del plazo de vigencia de la inspección técnica vehicular

Fuente: elaboración propia conforme datos disponibles en el banco de informaciones del sitio Web del Mercosur (<http://www.mercosur.org>) - octubre/2007

2 - Acuerdos internacionales de ALADI

Acuerdos internacionales en el marco de la ALADI relativos al transporte entre Estados Partes del Mercosur

Año	Naturaleza	Contenido	Países involucrados
01/enero/1990	Acuerdo de Alcance Parcial (AAP PC n. 03) – Art. 14 TM/80	Acuerdo sobre transporte internacional terrestre.	Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay.
15/abril/1994	Acuerdo de Alcance Parcial (AAP PC n. 03) – Art. 14 TM/80 – Primer protocolo adicional.	Primer protocolo adicional al acuerdo sobre transporte internacional terrestre infracciones y sanciones.	Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay.

16/febrero/2005	Acuerdo de Alcance Parcial (AAP PC n. 03) – Art. 14 TM/80 – Segundo protocolo adicional.	Acuerdo de alcance parcial sobre transporte internacional terrestre. Segundo protocolo adicional sobre infracciones y sanciones.	Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay.	Bolivia, Chile, Perú,
10/diciembre/2004	Acuerdo de Alcance Parcial (AAP PC n. 03) – Art. 14 TM/80 – Cuarto protocolo adicional.	Acuerdo de alcance parcial sobre transporte internacional terrestre. Cuarto protocolo adicional.	Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay.	Bolivia, Chile, Perú,
30/diciembre/1994	Acuerdo de Alcance Parcial (AAP PC n. 07) – Art. 13 TM/80.	Acuerdo parcial para la facilitación del transporte de mercancías peligrosas concertado entre la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay.	Argentina, Paraguay, Uruguay.	Brasil,
16/agosto/1995	Acuerdo de Alcance Parcial (AAP.14TM n. 10) – Art. 13 TM/80	Acuerdo sobre el contrato de transporte y la responsabilidad civil del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera.	Bolivia, Chile, Perú, Uruguay.	Brasil, Paraguay,
(no encontrado)	Acuerdo de Alcance Parcial (AAP CE n. 35 – artículos 37 hasta 40)	Artículos 37 hasta 40 sobre la facilitación de los servicios de transporte. Anexo 15 del Acuerdo de Complementación Económica n. 35.	Argentina, Chile, Uruguay.	Brasil, Paraguay,
(no encontrado)	Acuerdo de Alcance	Artículo 33 sobre la facilitación de los	Argentina, Colombia, Ecuador,	Brasil,

	Parcial (AAP CE n. 59 – artículo 33)	transportes.	Paraguay, Uruguay, Venezuela.
--	--	--------------	-------------------------------------

Fuente: elaboración propia conforme datos disponibles en el banco de informaciones del sitio Web de la ALADI (<http://www.aladi.org>) - octubre/2007

Acuerdos internacionales en el marco de la ALADI relativos al transporte entre países

Tipo de acuerdo (con compromiso específico o sin compromiso específico)	Naturaleza	Contenido	Países involucrados
Sin	AAP.CE N° 16	Texto del Protocolo IV	Argentina, Chile
Con	AAP.CE N° 23	Artículos 27, 28 y 29	Chile, Venezuela
Con	AAP.CE N° 24	Artículos 28, 29 y 30	Chile, Colombia
Sin	AAP.CE N° 27	Artículos 1, 2, 3 y 4 del IV Protocolo	Brasil, Venezuela
Con	AAP.CE N° 32	Artículos 27 y 28	Chile, Ecuador
Con	AAP.CE N° 35	Artículos 37, 38, 39 y 40	Argentina, Brasil, Chile, Paraguay, Uruguay
Sin	AAP.CE N° 40	Artículos 21	Cuba, Venezuela
con	AAP.CE N° 41	Artículos 11-01 a 11-07	Chile, México
Sin	AAP.CE N° 46	Artículo 19	Cuba, Ecuador
Sin	AAP.CE N° 47	Artículo 20	Bolivia, Cuba
Sin	AAP.CE N° 49	Artículo 18	Colombia, Cuba
Sin	AAP.CE N° 50	Artículo 17	Cuba, Perú
Sin	AAP.CE N° 59	Artículo 33	Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Paraguay, Uruguay, Venezuela
Sin	AAP.PC N° 7	Texto del Acuerdo	Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay
Sin	AAP.PC N° 8	Texto del Acuerdo	Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay

con	AAP/A14TM/ Nº 3	Texto del Acuerdo	Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay
con	AAP/A14TM/ Nº 5	Texto del Acuerdo	Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay, Uruguay
Con	AAP/A14TM/ Nº 8	Texto del Acuerdo	Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay
Con	AAP/A14TM/ Nº 10	Texto del Acuerdo	Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay
con	AAP/A14TM/ Nº 15	Texto del Acuerdo	Brasil, Venezuela
Sin	AAP/A25TM/ Nº 24	Artículo 14	Venezuela, Caricom
Sin	AAP/A25TM/ Nº 29	Artículo 14	Colombia, Panamá
Sin	AAP/A25TM/ Nº 31	Artículo 15	Colombia, Caricom
Sin	AAP/A25TM/ Nº 36	Artículo 24	Cuba, Guatemala
Sin	AAP/A25TM/ Nº 37	Artículo 5	México, Guatemala
con	AAP/A25TM/ Nº 40	Artículo 19	Cuba, Caricom

Fuente: elaboración propia conforme datos disponibles en el banco de informaciones del sitio Web de la Organización de los Estados Americanos (OEA) (<http://www.oas.org>) - octubre/2007

3- ACUERDOS EN EL MARCO DE LA OEA RELATIVAS AL TRANSPORTE

Año	Naturaleza	Contenido
12/julio/1979	Acuerdo multilateral.	Convenio sobre adopción del manual interamericano de dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras (Convenio de Caracas)
06/julio/1963	Acuerdo multilateral.	Convenio internacional para facilitar el transporte acuático internacional. (Convenio del Mar del Plata).
15/julio/1989	Acuerdo multilateral.	Convención internacional sobre contrato de transporte internacional de mercadería por carretera.

(no mencionado)	Contrato-tipo. Condiciones generales.	Carta de porte directa negociable que rige al transporte de las mercaderías por carretera. (También hay anexo).

Fuente: elaboración propia conforme datos disponibles en el banco de informaciones del sitio Web de la Organización de los Estados Americanos (OEA) (<http://www.oas.org>) - octubre/2007

4 – OTROS ACUERDOS INTERNACIONALES

Año	Naturaleza	Contenido
1996	Acuerdo multilateral	Acuerdo sobre servicios aéreos subregionales (Acuerdo de Fortaleza)
1889	Acuerdo multilateral.	Tratado de derecho comercial internacional de 1889; Protocolo adicional.
1940	Acuerdo multilateral.	Tratado de derecho de navegación comercial internacional.
1940	Acuerdo multilateral.	Tratado de derecho comercial internacional terrestre.

Fuente: Elaboración propia.