

ESTRATEGIA LOGÍSTICA PARA LA REGIÓN CENTRO

Multimodal

INFORME FINAL

CONTENIDO

| | | |
|-------|--|----|
| 1. | ¿Qué es el Transporte Multimodal (TM)?..... | 3 |
| 2. | Breve encuadre histórico del Transporte Multimodal | 4 |
| 3. | Beneficios del Transporte Multimodal..... | 6 |
| 3.1 | Liberación previa del conocimiento de embarque y, por lo tanto, reducción de plazos de cobro | 6 |
| 3.2 | Simplificación operativa..... | 8 |
| 3.3 | Acceso a todas las opciones de Incoterms..... | 9 |
| 3.4 | Abastecimiento fluido de insumos | 10 |
| 4. | Encuadre aduanero..... | 11 |
| 4.1 | Importación | 11 |
| 4.2 | Exportación | 13 |
| 5. | Regulación del Transporte Multimodal en Argentina..... | 13 |
| 5.1 | Desarrollo normativo | 13 |
| 5.2 | Principales falencias de la ley..... | 14 |
| 5.2.1 | Problemas para la regulación del TM en general | 14 |
| 5.2.2 | Problemas específicos del texto de la Ley Argentina | 17 |
| 5.2.3 | Problemas operativos de aplicación de la ley | 19 |
| 5.2.4 | Reglamentación de la Ley de TM..... | 21 |
| 5.2.5 | Vigencia de la Ley | 21 |
| 6. | Regulaciones en países con experiencias satisfactorias | 22 |
| 6.1 | Estados Unidos..... | 22 |
| 6.2 | Alemania | 22 |
| 7. | Alternativas para solucionar el frente regulatorio | 22 |
| 7.1 | Modificación de la ley de transporte | 23 |
| 7.2 | Reglas de Rotterdam..... | 24 |
| 8. | Resumen de propuestas sugeridas..... | 27 |
| 9. | Fuentes de información | 28 |

| | |
|---|----|
| 10. ANEXO Incoterms | 29 |
| 11. ANEXO: Responsabilidad según los convenios vigentes | 30 |

1. ¿QUÉ ES EL TRANSPORTE MULTIMODAL (TM)?

La definición consensuada mayoritariamente en el mundo está en línea con la expuesta por la UNCTAD (Conferencia sobre Comercio y Desarrollo de Naciones Unidas). La misma expone que **se trata de una operación de transporte que debe incluir más de un modo de transporte, donde existe un único responsable por toda la cadena de servicio, el Operador de Transporte Multimodal (OTM), y donde se emite un único documento suscripto por este OTM, que cubre toda la cadena de servicio acordada.** También se destaca que el inicio del transporte debe tener lugar en un determinado país y su destino tendrá lugar en uno diferente. Es decir, no está contemplado para operaciones de transporte doméstico.

Desde la óptica del dador de carga (exportador / importador) el TM es una modalidad que permite simplificar, mediante un único interlocutor y responsable del embarque, una operación compleja, dada la posible limitación o falta de control y/o la distancia del origen o destino de su carga que una operación internacional lleva ínsita.

Naciones Unidas identificó esta práctica como favorable para los países en desarrollo y, como podrá verse a continuación, viene tomando acciones destinadas a que estos países logren introducirla en sus normativas y así estimularla como práctica habitual. No obstante, este objetivo se convirtió en un desafío para estos países y son los desarrollados quienes han encontrado las mejores respuestas para resolver su aplicación.

Estos aspectos favorables, expuestos de manera genérica y que serán ampliados luego, representan beneficios para al exportador / importador que difícilmente pueda obtener de otra forma en el transporte internacional.

Para las operaciones de transporte cuyo origen y destino final se encuentran dentro del territorio nacional, está más al alcance de la mano del dador de carga poder definir las características que tomará la cadena logística y controlar su desempeño. Por supuesto, también es posible desarrollar un esquema de transporte multimodal para flujos domésticos, si luego de una evaluación adecuada se encontraran motivos que lo justifiquen y que aporten beneficios a la carga. En este caso no es necesario generar consensos internacionales ni alinearse con convenciones o estrategias globales, aunque sí sería conveniente observar las mejores prácticas desarrolladas en otras naciones para su implementación local.

2. BREVE ENCUADRE HISTÓRICO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

Aun antes de 1930, la **UNIDROIT** (Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado) pretendía establecer un encuadre formal para facilitar el comercio internacional, al tiempo que se exponía que el Transporte Multimodal era una herramienta por desarrollar. En esos tiempos, los recursos y procedimientos en materia de transporte y de las áreas de servicios para transferencia de cargas, exhibían un nivel de desarrollo muy limitado todavía y, por lo tanto, esta iniciativa no avanzó más allá de ideales teóricos.

En los años 60, luego de que Malcolm McLean, el creador del contenedor marítimo, desarrollara progresivamente su uso de forma intensiva, la idea del TM comenzó a cobrar mayor potencialidad.

Sin duda, el uso del contenedor marítimo facilitó en gran medida el embalaje y manipuleo de cargas para su transporte, al punto que abrió una oportunidad para el TM. No obstante, observando lo que fue ocurriendo desde entonces, el uso del contenedor no es condicionante para desarrollar operaciones de TM y hoy no existen, prácticamente, limitaciones en cuanto a características de las cargas para aplicar esta práctica.

El eje sobre el cual evaluar la conveniencia de una aplicación de TM o no, hoy no pasa por las características de la carga, sino por la condición Incoterm¹ aplicada, los tramos de transporte involucrados y la decisión del vendedor o comprador.

Diferentes organizaciones internacionales tomaron esta práctica de transporte – todavía en la teoría – como una herramienta que merecía profundizarse y regularse. Pero fueron la Cámara de Comercio Internacional (ICC) y la UNCTAD² quienes lograron un mayor avance en la formulación de reglas, que podían tomarse como necesarias para desarrollar el TM de forma comercial.

Estas nuevas reglas debían compatibilizarse con las convenciones internacionales de transporte marítimo que ya estaban vigentes desde 1924, como la celebrada en Bruselas, pero conocida como **Convención de la Haya**, además de las posteriores revisiones y convenciones alternativas. A esto se sumaban las regulaciones vigentes en cada país, aplicables a cada modo de transporte en particular.

Si bien la práctica del TM ya se estaba desarrollando en el mundo en la década del '70, no resultaba sencillo definir una regulación compartida por la comunidad internacional, que diera uniformidad de criterios al desempeño de esta práctica. Incluso, **Transporte Multimodal** no era la única denominación, ya que determinados referentes se inclinaban por llamarlo **Transporte Combinado**, aunque esta última identificación perdió su alcance con el tiempo.

En los años 80, y a instancias de la UNCTAD, se desarrolló la Convención de Transporte Multimodal. El objetivo era lograr una adhesión de países que pudiera dar sustento a un régimen uniforme de alcance global. Luego de largas

¹ International Commercial Terms (Incoterms) son reglas elaboradas por la Cámara de Comercio Internacional, ONG empresarial con sede en Francia, que se utilizan en las operaciones de comercio exterior, para la definición de derechos y obligaciones entre compradores y vendedores. Establecen la asignación relativa de costos y riesgos, para cualquier modo de transporte, según puede verse en la tabla presentada también en Anexo y disponible en este link <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/incoterms.pdf>

² La ICC tiene el status de organismo de consulta de Naciones Unidas

e intensas discusiones se logró la unificación de las reglas de UNCTAD y las de ICC para el TM, creándose las **Reglas UNCTAD/ICC para el TM**.

No obstante, el proceso de discusiones formales continuó y fue recién en 1991 -una década después-, que se adoptó la aplicación de estas reglas para respaldar la creación del Documento de Transporte Multimodal que fue la base para el desarrollo de contratos de servicio. A pesar de lo consensuado hasta ese momento, la UNCTAD nunca logró que el mínimo de 30 países -necesarios para dar sustento a la Convención- la suscribiera.

Todo este largo proceso formal logró, al menos, abrir la discusión a nivel internacional y dar a conocer una práctica de transporte que ofrecía muchos beneficios. También, en las distintas instancias mencionadas más arriba en este apartado se establecieron reglas que servirían de guía para que cada país introdujera en su legislación el encuadre formal más adecuado, al tiempo que se identificaba la figura del Operador de Transporte Multimodal (OTM) y el Conocimiento de Embarque Multimodal.

3. BENEFICIOS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

Para identificar los beneficios y ventajas que puede obtener el dador de carga al utilizar el TM para entregar o recibir sus cargas, inicialmente se presentan los aspectos operativos para luego pasar a los regulatorios.

3.1 LIBERACIÓN PREVIA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y, POR LO TANTO, REDUCCIÓN DE PLAZOS DE COBRO

Dejando de lado las exportaciones de graneles agrícolas, la mayor parte de los productos exportados por la Argentina se originan a grandes distancias de los principales puertos de embarque hacia el exterior: esto es, el Puerto de Buenos Aires, el Aeropuerto Ministro Pistarini (Ezeiza) y, en menor medida, en puertos alternativos y puertos o aeropuertos de países limítrofes.

Como el proceso de cobro de mercancías vendidas al exterior no puede iniciarse hasta cumplimentar con los procesos logísticos y la documentación aduanera, y para los productos alejados del lugar de embarque pasa más

tiempo que para los que están cerca, es en estas circunstancias de mayor lejanía en las cuales la implementación del Transporte Multimodal permitiría acortar los plazos administrativos de cobro de las exportaciones.

Para ilustrar la cuestión, puede analizarse una exportación de porotos Salta-Europa, a través del Puerto de Buenos Aires. La empresa exportadora localizada en Salta envía su carga en camión al puerto de embarque (por ejemplo, Buenos Aires), donde es descargada en la terminal portuaria y luego embarcada en el buque de ultramar. Es recién en ese momento, y tras el plazo administrativo que necesita el *carrier* para documentar toda la carga, que la firma exportadora obtiene un conocimiento de embarque donde consta la entrega de su carga a la naviera o agente de carga. Este documento le permite cumplir con los requisitos necesarios para ejecutar instrumentos bancarios que la autorizará a recibir el cobro de su venta al exterior. Este proceso toma entre 12 y 20 días desde que la mercadería sale de la planta en Salta.

Mediante la implementación de una venta externa vía Transporte Multimodal, el exportador podría formalizar la exportación en sus propias instalaciones o en el Depósito Fiscal más cercano. De esta forma, entrega su carga al OTM quien, contra la recepción de la mercadería, liberará un Conocimiento de Embarque de Transporte Multimodal, mediante el cual se compromete a entregar su carga en las manos del importador en destino. En este caso, el documento que recibirá el exportador luego de cargar sobre el camión en su planta podrá ser utilizado para negociar el instrumento bancario y no será necesario esperar al embarque a buque.

Siguiendo con el ejemplo, el exportador de poroto podría obtener el conocimiento de embarque necesario para cobrar su venta al exterior en su planta de Salta en cuanto se carga el camión que llevará la mercadería al puerto de Buenos Aires. Es decir, se adelantarían los plazos en 20 días, aproximadamente. El siguiente esquema busca aclarar la cuestión:

Esquema N° 1: Liberación de Conocimiento de Embarque y cobro de una operación de exportación con o sin Transporte Multimodal



Fuente: elaboración propia, 2023

3.2 SIMPLIFICACIÓN OPERATIVA

En una operación tradicional, el exportador deberá contratar además de su Despachante de Aduana y servicio aduanero a:

- Un *carrier* que le proveerá el servicio marítimo y que, si logra la reserva de bodega en un buque ("*booking*") pondrá a disposición un contenedor en las proximidades del puerto.
- Un camión que transporte el contenedor vacío desde zona portuaria hasta sus instalaciones y, una vez finalizada la carga y gestión aduanera, entregue el contenedor lleno en el puerto donde será embarcado.
- La terminal portuaria que le cobrará los cargos usuales por operar en ese muelle, más los costos por permanencias o servicios adicionales que pudieran ser requeridos.

También será necesario interactuar con la agencia marítima o agente de carga que proveerá el transporte marítimo, ajustar detalles de documentación y abonar los cargos adicionales al flete marítimo y que en algún punto podrá requerir una negociación.

Luego de que todos estos cargos y servicios sean pagados, cerrados y los conocimientos de embarque sean obtenidos, la carga estará llegando a destino y, si la Incoterm acordada lo requiere, deberá coordinar los servicios de

recepción con los proveedores que habrá contratado previamente. Es decir, a los actores previamente mencionados se le adicionan:

- d) La terminal portuaria de destino,
- e) El despachante de aduana en destino y
- f) El camión que transportará la carga desde el puerto de destino hasta instalaciones de su cliente final.

En este ejemplo simplificado se supone que durante la operación no se presentan dificultades con la carga, ni con ninguno de los proveedores participantes, ni se presentan necesidades no previstas de contar con instalaciones intermedias.

Como alternativa, utilizando los servicios de un OTM, solo deberá coordinar cuándo es necesario contar con el contenedor vacío en la planta del exportador. Si bien todos los pasos y actores intervinientes mencionados seguirán existiendo, ya no serán preocupación directa del exportador. Solo deberá recibir informes detallados de cada instancia, además de las preguntas que el mismo podrá efectuar al OTM, cuando lo crea conveniente.

3.3 ACCESO A TODAS LAS OPCIONES DE INCOTERMS

Un comprador desde el exterior podrá optar por cualquiera de las posibilidades que ofrece el mercado como procedimientos usuales y detallados en los Incoterms vigentes.

En este sentido, el importador podrá requerir comprar a su exportador en condición Incoterm *Ex Works*³, es decir, retirar las mercaderías de las instalaciones del exportador argentino, lo cual no requerirá ningún esfuerzo logístico de éste. Asimismo, podría optar por una operación DDP (*delivery duty*

³ Incoterm Ex-Works (EXW o "en fábrica"): el vendedor entrega las mercancías en sus instalaciones o en otro lugar designado, mientras que el comprador asume los riesgos y costos relacionados con la carga, transporte y despacho de los productos

*paid*⁴) siendo esta la de mayor alcance en materia de servicios y responsabilidades, requiriendo que el exportador entregue la carga en las instalaciones del importador.

Una firma desarrollada que pueda contar con un Departamento de Comercio Exterior y Logística seguramente podrá diseñar, ejecutar y controlar una exportación en condición DDP por sus propios medios. En cambio, para una PYME exportadora o un productor que no exporta con frecuencia, desarrollar esta condición de Incoterm será un desafío muy difícil de cumplir.

En este sentido, la operación de TM tiende a democratizar las oportunidades de los exportadores, ya que más allá de la estructura, dimensión, experiencia del exportador, un OTM podrá tomar la carga en sus propias instalaciones y cumplir con todos los requisitos de servicio acordados con su cliente en destino.

3.4 ABASTECIMIENTO FLUIDO DE INSUMOS

En el mundo globalizado actual son muy pocas las actividades industriales o agrícolas que no dependen de algún insumo importado. Ya sea cubriendo el abastecimiento como importador directo o vía un importador / distribuidor, es importante contar con un flujo eficiente, seguro y regular de insumos.

Administrar de forma propia las importaciones de la misma forma que lo planteado para la exportación, demanda tiempos para su seguimiento y atención, además de contar con la idoneidad y estructura adecuadas para asegurar el correcto funcionamiento de la cadena. El TM le puede ofrecer al productor o empresa industrial una alternativa que le permita sumar experiencia, conocimiento técnico y estructura global, seguramente al mismo costo que enfrenta en la actualidad o incluso menor.

⁴ Incoterm DDP, (Delivery Duty Paid): el vendedor debe poner las mercancías a disposición del comprador en el lugar acordado (la fábrica del comprador, un almacén, etc.), además de cubrir todos los gastos asociados, incluyendo la descarga de las mercancías y los procedimientos y costes aduaneros que se puedan aplicar.

4. ENCUADRE ADUANERO

La aplicación del transporte multimodal presenta ventajas al dador de cargas tanto para la exportación como para la importación y, si bien la ley de Transporte Multimodal no contempla ambas direcciones de tráfico, esta limitación del texto de la ley no es relevante para este análisis.

En este sentido, un aspecto central es el tratamiento aduanero de las cargas en tránsito internacional y su relación frente a las operaciones de transporte multimodal. Los intereses y objetivos de control por los que debe responder la autoridad aduanera requieren aplicar diferentes criterios sobre las operaciones de exportación y de importación.

4.1 IMPORTACIÓN

Siempre fue un desafío enfrentar los regímenes aplicados para las cargas de importación en tránsito, que además han ido variando a lo largo del tiempo. La Autoridad Aduanera debe asegurarse que la carga que ingresa desde el exterior a una Aduana llegue en su integridad a la Aduana de destino de otra jurisdicción. Cualquier faltante que se genere entre estos dos puntos será considerado como una importación efectuada en condiciones irregulares y la autoridad aduanera se asegurará el cobro de los respectivos gravámenes a la importación y multas correspondientes.

Sobre esta base, la DGA (Dirección General de Aduanas) ha aplicado altos niveles de exigencia traducidos en procesos burocráticos, altos costos y tiempos excesivos para su concreción de tránsitos, conocidos como de declaración detallada (TR04).

En contrapartida, especialmente durante los años '90 cuando entró en vigor el Sistema María, se desarrollaron las llamadas Declaraciones Sumarias, basadas

en un documento (TRAS⁵) que se emitía en minutos y se validaba en oficina aduanera disponiendo del mismo en unas pocas horas para proceder.

Entre estos dos esquemas de funcionamiento extremos que podrían efectuarse con su utilización -y a pesar de los cuestionamientos y sospechas de irregularidades en lo que se dio en llamar "Aduana Paralela"-, el TRAS parece ser el mejor instrumento, especialmente luego de que la Policía Aduanera concluyó que las sospechas mencionadas eran infundadas, tras un largo proceso de investigación.

En la actualidad existe un proceso intermedio con la emisión del TRAM⁶ que es más ágil que el TR04 pero de alto costo económico y burocrático, dada la necesidad de intervención de diferentes entidades y servicios, basados principalmente en la utilización de un precinto electrónico.

Cuando un OTM asume la responsabilidad de una operación puerta a puerta, necesita tomar el control de todo el proceso y de todos sus proveedores. De este modo, una vez que recibió la carga para transportarla por parte del cliente, este, no debería involucrarse hasta que la operación esté finalizada. En cambio, si la operación de la cual es responsable el OTM no puede completarse sin la intervención del importador (cliente) en un punto intermedio, debido a una exigencia aduanera, el OTM se enfrenta a una encrucijada: no puede obligar a su cliente a hacer nada en particular, a la vez que el importador podría eventualmente reclamar que el servicio sea completado, independientemente de lo que él mismo decida hacer.

Este inconveniente ocurre en cada ocasión que una carga de importación debe cumplir con un proceso aduanero de tránsito, cuando el proceso formal requiere la intervención del importador. Esto ocurría con el TR04 y ocurre con el TRAM.

⁵ Declaración Sumaria de Tránsito.

⁶ Tránsito aduanero monitoreado de importación.

Por el contrario, esto no sucede en el caso de la utilización del TRAS, dado que el OTM puede cumplir por sí mismo con todas las obligaciones formales ante la Aduana, sin necesidad de requerir la intervención del importador.

4.2 EXPORTACIÓN

Cuando se trata de cargas de exportación, luego de efectuado el Permiso de Embarque (PE) en origen, el traslado de la carga hasta el puerto de embarque es acompañada por una copia del PE intervenida por la Aduana, el cual formalizará el ingreso a puerto y puesta a disposición de la Terminal y Aduana de puerto para su embarque.

En este caso, tal vez uno de los desafíos más importantes es llegar a ingresar a puerto dentro de los plazos establecidos por la DGA para cumplir con el tiempo de tránsito, lo cual podría generar costos adicionales por permanencia de camiones cargados, por ejemplo, un fin de semana. Mas allá de este aspecto, el proceso de carga en tránsito de exportación no parece complejo y la operación puede ser controlada por el OTM desde el momento que es liberada en Aduana de origen.

5. REGULACIÓN DEL TRANSPORTE MULTIMODAL EN ARGENTINA

Aun antes de que existiese la intención de desarrollar un marco normativo tendiente a regularlo, en Argentina ya se venían efectuando operaciones de TM basadas en la legislación vigente. La existencia de una regulación adecuada para el TM puede incorporar beneficios y ventajas adicionales para los dadores de carga, pero en ningún caso su existencia es condición necesaria para que se realicen este tipo de operaciones en nuestro país.

5.1 DESARROLLO NORMATIVO

Durante los años ´90, el mercado de transporte y las áreas gubernamentales involucradas se enfocaron en el estudio de esta nueva práctica de transporte, al mismo tiempo que se advertían iniciativas privadas que avanzaron con desarrollos propios de este servicio. El trabajo dedicado de diferentes organizaciones nacionales y cámaras, junto al apoyo del poder ejecutivo de

entonces, lograron respaldar la introducción de un proyecto de Ley en el Congreso Nacional. Finalmente, en diciembre de 1997, se sancionó la Ley de Transporte Multimodal bajo el Número 24.921, que fue publicada en el Boletín Oficial en enero de 1998.

Las primeras comisiones privadas enfocadas en trabajar sobre el proyecto de marco normativo para la incorporación del TM en Argentina incluían a quienes veían esta novedad con entusiasmo, y también a quienes la veían con cierto cuidado ante la eventual introducción de un nuevo competidor. Este último temor era infundado, ya que no se pretendía introducir nuevos prestadores de servicio efectivos o nuevos modos de transporte a los ya existentes, sino que se buscaba introducir una nueva forma de administrar, organizar y reasignar responsabilidades sobre los mismos servicios y prestadores que ya operaban.

La ley pretendía generar ventajas operativas y reducción de costos a favor de los dadores de carga, ya sean exportadores o importadores, dirigido a contribuir con la expansión del comercio internacional. Como resultado de estas visiones diferenciadas se presentó un proyecto con una dirección confusa, al punto de que esta nueva Ley de TM luego de entrar en vigor, nunca pudo ser aplicada para cumplir con el espíritu de la misma, que no era otra cosa que dar un marco formal a la práctica del TM.

Adicionalmente, cabe mencionar que, a pesar de los intentos realizados, a la fecha la ley no ha sido reglamentada.

5.2 PRINCIPALES FALENCIAS DE LA LEY

Los aspectos que terminan por inutilizar la aplicación práctica de la Ley 24.921 de Transporte Multimodal son contundentes, además de otros que podemos llamar de irregularidad formal.

5.2.1 Problemas para la regulación del TM en general

Antes de avanzar hacia el principal problema de esta ley, es necesario precisar algunos aspectos de incompatibilidad, vinculados al transporte internacional marítimo y al transporte doméstico:

- **Determinación del valor de limitación de responsabilidad sobre las cargas**

Como fue mencionado brevemente en los aspectos históricos del TM, en el mundo existen convenciones internacionales que rigen las condiciones formales de la prestación del transporte marítimo y aéreo, y que entran en vigor una vez que una determinada cantidad de países las adoptan, cumpliendo las formalidades correspondientes.

Sin intención de profundizar en este aspecto, uno de los temas de mayor importancia en estas convenciones es **la determinación de la limitación de responsabilidad de los buques y/o transportistas marítimos – principalmente-, sobre las cargas que transportan.**

Concretamente, este punto pasa por especificar cuál es el límite del monto / valor que las navieras deben reconocer al dador de carga (exportador /importador) en caso de que se produzca un daño o pérdida, mientras que la carga está en su posesión o bajo su responsabilidad.

Los representantes de la carga (y compañías de seguro) pretenden que el valor de esa limitación sea elevado, mientras que las navieras procuran lo contrario. La realidad es que dentro de las diferentes Convenciones hoy vigentes: La Haya, La Haya Visby y Reglas de Hamburgo, todas tienen limitaciones determinadas en niveles no tan lejanos entre sí, bajo fórmulas específicas, tomando elementos de actualización como el valor oro. Lo más relevante en este punto es que todas tienen valores reconocidos muy bajos, con relación a los valores reales de las mercaderías.

En el Anexo “Limitación de responsabilidad según los convenios vigentes”, se exponen algunos fragmentos de los mismos destacando las limitaciones de responsabilidad:

En este sentido, la Ley de Navegación Argentina también especifica una limitación a la responsabilidad que deben asumir los armadores en los siguientes términos:

"LEY DE NAVEGACION - LEY N° 20.094 - Bs. As., 15/1/73

Limitación de la responsabilidad del transportador

Art. 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".

- **Valor de limitación de responsabilidad doméstica vs internacional**

Las citadas limitaciones de responsabilidad en el tramo marítimo contrastan con las del transportista terrestre en Argentina, quien ante un siniestro no puede limitar su responsabilidad. El titular de la mercadería deberá demostrar con documentación fehaciente el valor que reclama y si el mismo sufriera otro tipo de pérdidas económicas como consecuencia de ese siniestro, el transportista podría eventualmente exponerse a otros riesgos de reclamo como por ejemplo mayores costos.

Si quisiéramos desarrollar un servicio de TM que incluya un tramo marítimo y uno terrestre en Argentina nos encontraríamos con un desnivel de responsabilidad en la cadena de transporte muy marcado. En consecuencia, los costos involucrados con los riesgos que asume un OTM, deberán determinarse

por el mayor nivel de responsabilidad / riesgo asumido, que sería el del transporte terrestre.

Esta situación se da en muchos países y, por este motivo, un aspecto fundamental a definir en el texto de una ley de TM es el nivel de responsabilidad que debe asumir el OTM. Ese nivel debería estar muy en línea con lo definido por los convenios marítimos y aéreos internacionales, los cuales marcan la referencia para las regulaciones locales de todos los países.

5.2.2 Problemas específicos del texto de la Ley Argentina

- **Ambigüedad en la delimitación de los tramos terrestres y marítimos.**

Habiendo aclarado la cuestión general y volviendo a la ley de TM argentina, la misma determina en el Artículo 24 la limitación de responsabilidad del OTM, aunque no lo hace de forma satisfactoria. La Ley toma como base de forma literal los términos de limitación de responsabilidad de la ley de Navegación Argentina, pero la redacción de este artículo termina siendo muy ambiguo respecto de la aplicación de esta limitación para los tramos que no son marítimos o aéreos internacionales, como expuesto en el siguiente texto del artículo:

"ARTICULO 24.- Cuantía de la indemnización. Límite. La indemnización, si se demuestra que el daño por la pérdida total o parcial, la avería o la demora en la entrega, se produjo en los modos acuático o aéreo, no excederá los límites fijados por las normas específicas aplicables a tales modos.

Cuando en el desarrollo de un transporte multimodal, incluido estaciones de transferencia, depósitos o terminales de carga, no se pudiera identificar el momento en el cual se produjo el daño o cuando el mismo se produzca en los modos ferroviarios o carreteros, la indemnización no excederá el límite de cuatrocientos (400) pesos argentinos oro por bulto afectado.

En caso de transporte de mercadería a granel, el límite de responsabilidad será de cuatrocientos (400) pesos argentinos oro por unidad de flete.

Las partes podrán acordar en el momento de transporte multimodal un límite superior al indicado precedentemente.

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

Los párrafos destacados del Artículo 24 no dan certeza respecto a la aplicación de la limitación de responsabilidad en todas las etapas de la operación de transporte y excluyen las áreas de transferencia. Ambos párrafos no son claros respecto de la complementariedad y generan dudas de interpretación, al punto que las compañías de seguro no toman en cuenta la limitación. Este aspecto automáticamente produce una gran incertidumbre al momento de determinar un contrato de transporte bajo los términos de la ley de TM.

- Solo considera las importaciones, no alcanza a las exportaciones.

La segunda falencia de la ley es mucho más simple de explicar, pero tanto o más importante que el anterior. La Ley de transporte Multimodal argentina, solo contempla operaciones de importación, es decir que, aún si la misma fuera aceptable en todos sus otros aspectos para el operador, no sería posible regular operaciones de transporte multimodal para cargas de exportación.

“ARTICULO 1-La presente ley se aplica al transporte multimodal de mercaderías realizado en el ámbito nacional y al transporte multimodal internacional de mercaderías cuando el lugar de destino previsto contractualmente por las partes se encuentre situado en jurisdicción de la República Argentina.”

No hay ninguna explicación formal que justifique excluir las cargas de exportación y, desde el punto de vista de los beneficios de esta práctica de transporte, deberían ser un objeto central.

Si bien estas dos falencias centrales de la Ley permiten comprender por qué no es de aplicación para operar, vale la pena exponer otro aspecto que genera las condiciones para un desempeño irregular de esta norma.

Sin intención de justificar este desvío, pero para comprender su génesis, debe recordarse que, en la década del 1990, Argentina era un país principalmente importador de cargas en contenedores con pocas exportaciones de este tipo, lo que derivaba en excedentes de contenedores vacíos en los puertos.

La Administración Nacional de Aduanas venía observando esta cuestión y reclamando a las navieras el reposicionamiento de equipos fuera del país, además de emitir Resoluciones con este objetivo. No obstante, y con la intención de darle fuerza de ley a este reclamo, se introdujo en los términos de la ley de Transporte Multimodal un artículo que fija el plazo de permanencia de contenedores en el país y un régimen de penalización y multas luego de excedidos esos plazos. Este es un artículo que no tiene ninguna vinculación con el resto del articulado de la norma, ni con la pretensión de dar marco legal al TM. En efecto, este tipo de regulaciones deberían incluirse dentro de la legislación aduanera y no de la de transporte, como en este caso.

Varios años después, al modificar el Código Aduanero, el contenido de este artículo se incluyó en la citada regulación aduanera, procurando corregir este desvío.

5.2.3 Problemas operativos de aplicación de la ley

- **Incremento del costo de seguros**

Más allá de los problemas evidentes del marco legal, los cuales limitan su aplicación para regular el TM, la ley fue tomada como guía en aquellos aspectos que pueden ordenar el desempeño de la actividad, aunque no permitan aprovechar otros beneficios. El TM ha sido identificado en Argentina como una práctica de transporte que genera beneficios y ventajas a los dadores de carga por diferentes motivos. Así es que, quienes son ATA (Agentes de Transporte Aduanero) pueden operar como OTM de acuerdo con los términos de la ley y, sobre esta base, el servicio se fue desarrollando en el país.

¿Pero cuáles son los inconvenientes que genera la ausencia de un encuadre legal adecuado para desarrollar este servicio? **Tal vez el más importante tenga**

que ver con las coberturas de seguro a las que se ha aludido precedentemente. Debe recordarse que los transportistas, tanto marítimos como aéreos, limitan su responsabilidad conforme convenios internacionales. Por lo tanto, las coberturas de P&I (*Protection and Indemnity*) - es decir de protección e indemnidad de los buques / armadores, en el caso de las empresas marítimas, y los seguros aéreos- consideran en sus análisis de riesgo la limitación de tal responsabilidad. Por el contrario, para los tramos terrestres dentro de Argentina donde, como fuera expuesto el nivel de responsabilidad es mucho más elevado, las pólizas de seguro de carga deben prever coberturas incluyendo reclamos con muy altos niveles de indemnización. Como consecuencia y ante la conveniencia práctica de tomar pólizas de seguro de responsabilidad civil de transporte en condición puerta a puerta, el costo de estos seguros termina siendo muy elevado.

Finalmente, cabe aclarar que, si bien la deficiente Ley de TM no genera beneficios, tampoco produce perjuicios, ya que en su función principal debía ser crear una condición de excepción frente la regulación local, con el fin de nivelar sus obligaciones con las exigibles en el ámbito internacional, y esto no fue logrado. Este es un aspecto al que debe prestarse especial atención dado que hay quienes afirman que, ante la presencia de una Ley de TM inútil, no es posible desarrollar servicios de Transporte Multimodal en Argentina.

Esta afirmación difundida es errónea y contraproducente ya que desestimula al uso de una herramienta que podría generar beneficios a algunos dadores de carga. En este sentido, es importante diferenciar entre los beneficios de una ley de TM adecuada y los correspondientes al desempeño operativo del TM más allá de la regulación aplicable, tal como se ha detallado previamente.

Si la ley fuera de utilidad para dar marco al TM sería posible, en primer lugar, la extensión de coberturas de *freight liability* (seguro de responsabilidad civil de transporte de cargas) en operaciones de transporte puerta a puerta, con una única póliza y a un menor costo.

Por otra parte, generaría condiciones para lograr la confianza de prestadores de servicios como líneas marítimas, para desarrollar acuerdos que permitan

simplificar operaciones o ampliar el alcance de los servicios, con menor costo, lo cual hoy no es posible.

Más allá de otros posibles beneficios que podría producir contar con una ley adecuada, vale la pena mencionar un aspecto de importancia fundamental: dar confianza al dador de carga para aprovechar con mayor tranquilidad, una herramienta que aun sin una ley adecuada, no representa ningún riesgo adicional y por el contrario le podría resultar conveniente.

5.2.4 Reglamentación de la Ley de TM

A pesar de las evidentes deficiencias puestas de manifiesto en la redacción de esta ley, a finales de la década del '90 se mantenía la expectativa de poder regularizar sus funciones mediante una reglamentación adecuada. Se realizaron numerosas reuniones a las que asistieron diferentes referentes de actividades alcanzadas, como operadores logísticos, transportistas marítimos, terrestres, ferroviarios, operadores portuarios, abogados especializados, además de cámaras y representantes de entidades oficiales vinculadas. Lamentablemente, no fue posible desarrollar una reglamentación que logre corregir el desempeño de la ley al nivel requerido, sin violentar la letra de la misma y, en definitiva, hasta el momento no ha sido reglamentada.

5.2.5 Vigencia de la Ley

A pesar de las deficiencias mencionadas y la ausencia de una reglamentación, la ley está vigente y la jurisprudencia la utiliza para dar sustento a argumentos que no siempre tienen que ver con la práctica en cuestión. En efecto, algunos abogados encuentran que la ley cubre aspectos que no están expresados en ninguna otra regulación argentina y la utilizan, por ejemplo, para la limitación de responsabilidad⁷.

⁷ "Reglamentadas o no, las leyes sancionadas según el procedimiento que establece la Constitución (Nacional o Provinciales) tienen plena vigencia, por lo tanto, los Jueces deben aplicarlas, interpretándolas para salvar sus vacíos si fuera el caso". <http://www.cfma.com.ar/novedades/de-interes/leyes-sin-reglamentar-que-hacer-2990>

6. REGULACIONES EN PAÍSES CON EXPERIENCIAS SATISFACTORIAS

6.1 ESTADOS UNIDOS

La ley de transporte marítimo americana, *US Carriage of Goods by Sea Act* (COGSA) es la base para el desempeño del transporte multimodal, pero la misma no contempla dicha práctica de transporte.

La solución encontrada en este caso es la complementación con la cláusula conocidas como la Cláusula Himalaya desarrolladas por *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO).

La cláusula permite hacer extensivas las condiciones de la ley de navegación COGSA a cualquier otro prestador de servicios que complementen al transporte marítimo. De esta forma, los conocimientos de embarque que incluyan en su texto los términos basados en la cláusula Himalaya, permiten ampliar la cobertura de la regulación principal a todos los servicios vinculados, además de agentes, personal de estiba, entre otros, que participen en el servicio en cuestión.

En este sentido el punto destacable es que la limitación de responsabilidad de COGSA para el transporte marítimo es extendida al transporte terrestre. Debemos aclarar que esta estrategia no siempre es aceptada y hay antecedentes de reclamos donde se ha obtenido la interrupción de esta limitación de responsabilidad en tramos terrestres.

6.2 ALEMANIA

Alemania desarrolló una ley de transporte, donde en su tercera sección: *Otros Transportes*, en el 5to y último artículo, con el título de *Transporte Multimodal*, se incluye todos los términos bajo el cual se puede desarrollar el TM en Alemania.

De esta forma no existe posibilidad de conflicto con otras regulaciones o disputas por el alcance de disposiciones vinculadas y límites de responsabilidad.

7. ALTERNATIVAS PARA SOLUCIONAR EL FRENTE REGULATORIO

Como pudo observarse hasta aquí, las condiciones operativas disponibles junto a los servicios y regulaciones vigentes le permiten a un exportador / Importador, contratar el servicio para efectuar un Transporte Multimodal en la actualidad. No obstante, no es posible aprovechar todos los beneficios que podría generar esta práctica, debido a la imposibilidad de insertar el TM dentro del marco regulatorio adecuado.

Sobre esta base, se evaluaron iniciativas para acceder a todos los beneficios del TM, que deberían considerarse con vistas a la regularización del encuadre normativo vigente.

En principio, se identificaron dos alternativas con distinto nivel de complejidad institucional para su implementación, aunque considerando estas complejidades, solo parece haber una opción viable.

7.1 MODIFICACIÓN DE LA LEY DE TRANSPORTE

A pesar de no haber logrado el objetivo perseguido con la ley de Transporte Multimodal vigente, el camino transitado en Argentina permite tomar conocimiento de la experiencia y los obstáculos encontrados para el desarrollo de la legislación adecuada.

En este sentido, no parece conveniente trabajar en una nueva ley de TM, ya que siempre existirían potenciales conflictos con leyes de mayor jerarquía, además de diferentes interpretaciones como ocurre en otros países. En base a ello, Alemania y Holanda aplicaron la misma solución: esto es, desarrollar una ley de transporte que incorpore la actividad del Transporte Multimodal, dando precisión al objetivo deseado y evitando ambigüedades o desvíos de los objetivos trazados por la ley.

Más concretamente, la propuesta es modificar la actual ley de transporte, incorporando la práctica del Transporte Multimodal como un nuevo capítulo, incluyendo todos los aspectos necesarios detallados en el capítulo 5.2 para ser compatible con convenciones internacionales involucradas.

7.2 REGLAS DE ROTTERDAM

La aceptación por parte de los países de los términos de una convención internacional determinada permite adoptar un régimen desarrollado con una visión global que si entra en vigor implica el consenso inmediato de una comunidad de países con una visión común. Asimismo, este camino mejora las chances de que los términos que regulan la actividad en cuestión se mantengan actualizados en función de lo que demanda la comunidad.

Se expone a continuación la presentación de las Reglas de Rotterdam desde la web page de Naciones Unidas (UN), que parecen ser muy claras en línea con el objetivo aquí trazado frente al TM:

“Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York, 2008) (“Reglas de Rotterdam”)

El Convenio, adoptado por la Asamblea General el 11 de diciembre de 2008, establece un régimen legal uniforme y moderno por el que se regulan los derechos y obligaciones de los cargadores, porteadores y destinatarios sujetos a un contrato de transporte de puerta a puerta que comprenda un tramo internacional por vía marítima. El Convenio desarrolla y moderniza antiguos convenios que regían el transporte internacional de mercancías por mar, en particular, el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque (Bruselas, 25 de agosto de 1924) (“las Reglas de La Haya”), y sus Protocolos (“las Reglas de La Haya-Visby”), y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Hamburgo, 31 de marzo de 1978) (“las Reglas de Hamburgo”).

Las Reglas de Rotterdam ofrecen un marco jurídico en el que se tienen en cuenta muchas novedades tecnológicas y comerciales que se han producido en los transportes marítimos desde que se adoptaron esos antiguos convenios, concretamente el aumento del transporte en contenedores, el deseo de englobar en un único contrato el transporte de puerta a puerta y

la aparición de los documentos electrónicos de transporte. El Convenio brinda a los cargadores y portadores un régimen universal vinculante y equilibrado que regula el funcionamiento de los contratos marítimos de transporte que puedan comprender otros modos de transporte.”

Las Reglas de Rotterdam, por lo tanto, ofrece a los cargadores y portadores un régimen adecuado para regular los contratos multimodales, especialmente los orientados al comercio internacional, con previsiones para resolver las potenciales controversias, resolviendo además las dificultades que no están previstas en la Ley Multimodal argentina sin necesidad de modificarla o de incorporar el multimodalismo en la Ley de Transporte.

Su implementación en Argentina requeriría que la Cancillería envíe una recomendación de tratamiento de esta iniciativa al Congreso de la Nación. Luego de obtener un dictamen positivo de ambas Cámaras, podría avanzarse con los dos pasos requeridos por UN, esto es: 1) suscribir la aceptación del convenio y 2) ratificarlo.

A posteriori, UN tendría que obtener la firma de otros 19 países y sus correspondientes ratificaciones para que la convención entre en vigor.

A la fecha de elaboración de este documento, 25 países ya han firmado el convenio, pero solo 5 lo han ratificado.

Las Reglas de Rotterdam constituyen un convenio moderno y actualizado como se expone en la presentación de UN, que efectivamente introduce muchas mejoras al desempeño del transporte de cargas y procedimientos que facilitan la logística internacional. Además de dar un marco cierto y sólido al Transporte Multimodal también adicionan otras ventajas al Comercio Internacional.

Finalmente, y como corolario de lo expuesto, la activación de las Reglas de Rotterdam implica que al menos 20 naciones terminen sus respectivas evaluaciones y cumplan con los 2 pasos requeridos por UN, lo cual, en vista de lo transcurrido y avanzado hasta ahora, no parece que pueda concretarse en el corto plazo.

Por el contrario, la introducción de una modificación a la actual Ley de Transporte implica un proceso que puede ser desarrollado íntegramente dentro de Argentina, mediante la presentación al Congreso Nacional de un proyecto adecuado.

8. RESUMEN DE PROPUESTAS SUGERIDAS

| Componente | Eje / Acción / Lineamiento | Eje / Acción / Lineamiento | Ámbito/Jurisdicción | Reparticiones | ¿Tiene proyecto ejecutivo identificado? | Complejidad institucional | Cadenas de Impacto | Corredor Bioceánico |
|---------------|---|---|--------------------------|-------------------------------------|---|---------------------------|--------------------|---------------------|
| Institucional | Desarrollar nueva Ley de transporte que incluya el TM | Crear marco legal adecuado para encuadrar formalmente el TM | Nacional | Congreso de la Nación. | no | Alta | Transversal | Parcial |
| | Suscripción de las Reglas de Rotterdam (ONU) | Dar marco legal al TM vía un convenio internacional. | Nacional e internacional | Cancillería y Congreso de la Nación | no | Alta | Transversal | Parcial |

9. FUENTES DE INFORMACIÓN

Ley de Transporte Multimodal Nro 24921/ 98

Ley de Navegación Nro 20094/73

Carriage of goods by sea acts fundamentals (COGSA) - (Ley de navegación de USA)

Baltic and international maritime council (BIMCO) – (Himalaya clause)

Ley de transporte de mercancías de Alemania

Convenios de las Naciones Unidas sobre el transporte internacional de mercaderías.

Reglas Hamburgo

Reglas de Rotterdam

10. ANEXO INCOTERMS

El gráfico a continuación muestra hasta donde corresponden la absorción de costos y las responsabilidades del vendedor de una mercancía de exportación (color azul), y dónde las del comprador /en amarillo).

Cuanto más azul sea la barra, más costos y responsabilidades con por cuenta de quien vende, y cuanto más amarilla, por cuenta de quien compra.

| | | PAÍS, CIUDAD O LUGAR DE ORIGEN | | | | TRANSPORTE | PAÍS, CIUDAD O LUGAR DE DESTINO | | | | |
|-----|--------|--------------------------------|-------|--------------------|-------------------------|---------------|---------------------------------|----------|-------------------------|--------------------------|---------------------|
| | | Embalaje y Verificación | Carga | Transporte interno | Trámites de Exportación | Carga a bordo | Flete internacional | Descarga | Trámites de importación | Transporte hasta destino | Descarga en Destino |
| EXW | COSTO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | RIESGO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| FCA | COSTO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | RIESGO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| CPT | COSTO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | RIESGO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| CIP | COSTO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | RIESGO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | SEGURO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| DAP | COSTO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | RIESGO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| DPU | COSTO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | RIESGO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| DDP | COSTO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | RIESGO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| CFR | COSTO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | RIESGO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| FOB | COSTO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | RIESGO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| FAS | COSTO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | RIESGO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| CIF | COSTO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | RIESGO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | SEGURO | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

FUENTE: <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/incoterms.pdf>

11. ANEXO: RESPONSABILIDAD SEGÚN LOS CONVENIOS VIGENTES

Se exponen a continuación algunos fragmentos de los convenios internacionales vigentes destacando las limitaciones de responsabilidad:

“Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI)

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978

6. Limitación de la responsabilidad financiera

22. Las Reglas de Hamburgo limitan la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor. El porteador y el cargador pueden fijar unos límites superiores a los indicados, pero no inferiores.

23. La unidad de cuenta es el Derecho Especial de Giro (DEG) tal como lo define el Fondo Monetario Internacional (FMI). Las Reglas contienen disposiciones detalladas en cuanto a la forma de convertir en monedas nacionales los límites expresados en unidades de cuenta, con disposiciones especiales para ciertos Estados que no son miembros del FMI. Los límites de responsabilidad, de conformidad con las Reglas de Hamburgo, son un 25% más altos que los establecidos en virtud del Protocolo adicional de 1979, que también utiliza los DEG como unidad de cuenta. En las Reglas de La Haya y en el Protocolo de Visby, la limitación de responsabilidad se expresa en unidades de cuenta basadas en una cierta cantidad de oro. Toda vez que las monedas nacionales no tienen ya un valor fijo en relación con el oro, los valores de dichos límites en monedas nacionales pueden variar.

Y

PROTOCOLO DE BRUSELAS, DE 23 DE FEBRERO DE 1968. (REGLAS DE LA HAYA-VISBY) PROTOCOLO POR EL QUE SE MODIFICA LA CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO, FIRMADO EN BRUSELAS EL 25 DE AGOSTO DE 1924.

“a) Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el cargador antes de ser embarque y que esta declaración figure en el conocimiento de

embarque, el transportador y el buque no serán en ningún caso responsables de las pérdidas o daños causados a la mercancías o concerniente a ellas, por una suma superior al equivalente de 10.00 francos por bulto o unidad, o 30 francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite máximo.

“b) La suma total debida será calculada con referencia al valor de las mercancías en el lugar y en la fecha en que se descargan, conforme al contrato o en la fecha y en el lugar en que debieron haber sido descargadas.

“d) Por franco debe entenderse una unidad consistente en 65, 5 miligramos de oro del título de 900 milésimos de fino. La fecha de convertibilidad de la suma acordada en moneda nacional será determinada por la ley de la jurisdicción en cargada del caso.”