

Capítulo V: INTEGRACION DE CADENAS DE TRANSPORTE: TRANSPORTE“COMBINADO”/“INTERMODAL”/“MULTIMODAL”

V.1 Uso de términos.(H/H, FCL/FCL, Transporte Combinado, Intermodal y Multimodal).

Se puede decir que en los últimos años se ha creado en este campo una gran confusión, que trataremos de aclarar. Comenzaremos con algo que no da muchos problemas y donde todos están de acuerdo: el significado de “modos” y “medios” de transporte.

Los modos son los **métodos** que se usan para llevar las personas o las cosas:

1) Transporte aéreo, 2) transporte por agua, 3) transporte por carretera, 4) transporte por ferrocarril y 5) transporte por ducto.

Los medios de transporte son los vehículos individuales que se usan:El avión, el helicóptero, el Zeppelin etc

El buque, la barcaza, la lancha, la balsa, etc.

El camión, el vagón, *

En ductos se bombea o se usan cintas transportadoras.

Los tipos de medios dan especificaciones, por ejemplo camión-cisterna.

*(Un caso especial es el “Road-Railer” (camión-tren), que se inventó en los Estados Unidos en el año 1980, y que ahora se usa en todos los continentes, que puede desplazarse tanto por los caminos sobre cubiertas normales, como sobre rieles, acoplándolo a un bogie de ferrocarril.

En el 2000 la empresa ALL (América Latina Logística), la compañía ferroviaria brasileña que también es dueño de los Ferrocarriles “BAP” (ex San Martín) y Mesopotámico (ex Urquiza), comenzó a usar este sistema en Brasil entre San Pablo y Porto Alegre y después lo prolongó hasta Zarate. En el Capítulo XXI encontrarán algunas informaciones sobre este interesante sistema. Las coincidencias terminan con los términos sencillos que describen “modos y medios de transporte”: en casi todos los demás existen diferentes interpretaciones, que causan confusiones y discusiones. Para entender como se fue creando este torre de Babel, conviene recordar como se fue transformando el transporte en las últimas décadas. Con cada paso hacia la integración de la cadena de transporte, se comenzó a usar un nuevo término sin fijarse demasiado en el significado real.

Recién después de la introducción de una forma nueva, surgió que había un cierto problema con un término existente. Ya describimos como este proceso comenzó en el año 1956, cuando el transportista camionero norteamericano Malcolm McLean, construyó “trailers” (camiones-furgones) de los cuáles se podía separar el furgón (la caja de carga) del chasis. Estos “trailers” se llenaban en origen, en la fábrica o el depósito del cargador. En el puerto de Newark, cerca de Nueva York, se separaron los bogies y se cargaron las cajas de carga de los “trailers” en la cubierta del buque IDEAL X, un petrolero convertido. Después en el puerto de Houston en Texas se descargaban las “caja de carga” sobre un chasis, que lo llevaba a destino, donde se sacaba la carga del “trailer”. Malcolm McLean fue

mejorando el sistema que en su **propaganda** denominó "**house to house-service**" (**Servicio "Casa a Casa"**) y así nació el uso de lo que después se comenzó a llamar el **contenedor**. (Después de casi medio siglo, hay muchas personas en los Estados Unidos que llaman al contenedor todavía "trailer".) Después él y otros armadores americanos de ultramar empezaron a usar el sistema entre la USA y Europa y aunque los contratos fueron puramente de "puerto a puerto", llamaron los contenedores que se llenaban en origen y se vaciaban en destino, "house to house containers", lo que inicialmente no daba problema de interpretación. Pero el contenedor avanzó después en todos los tráficos del mundo y se comenzaron a introducir **nuevos contratos de transporte**, donde el transportista realmente se ocupaba del transporte del contenedor de "punta a punta" o "**house to house**". Esto causó el primer conflicto sobre el significado H/H y para diferenciar los distintos contratos, las Conferencias de Flete de Lejano Oriente-Europa comenzaron a hablar de "términos de entrega y recepción" o sea: Cuando el transportista solamente se ocupa del trayecto marítimo, se describe el contrato con el termino **FCL / FCL** en vez de usar la denominación original H/H de los norteamericanos. Por otra parte, para los primeros contratos de transportes integrados, que incluían tramos terrestres anteriores y posteriores al transporte marítimo, se decidió usar el término "**transporte combinado**" con "**H/H Through Bills of Lading**"**. Sin embargo el término "**Transporte Combinado**" tiene otra interpretación, pues según las reglas de transporte en la **Unión Europea UE** significa: "**El transporte de mercaderías en una sola unidad de carga o vehículo por una combinación de modos de transporte**", es decir una combinación terrestre (vagón o camión) con transporte por agua (marítimo o vía acuática interior)." P. ej, cuando se transportan camiones o vagones sobre un buque auto-rodante (roll-on roll-off), manteniendo la carga en su interior sin ser manipulada en el paso de un medio a otro, o cuando se transportan camiones sobre la plataforma de un vagón del ferrocarril, lo que en EEUU se llama piggy-back o Trailer on Flat Car TOFC .

Según el criterio de las autoridades de la UE para contratos de transportes integrados, se debe usar el término "**Transporte Intermodal**" o "**Multimodal**", según las responsabilidades que acepta tomar el transportista. Aquí la primera parte de la confusión. La segunda es la selección del término "Through Bill of Lading", que también fue poco feliz, pues esos ya estaban en uso para contratos de **transporte por agua** entre 2 o más puertos, con transbordos de buque a buque, a veces de diferentes armadores. Esto es algo totalmente distinto a la nueva forma de contratar un transporte de un punto de origen tierra adentro a otro punto de destino tierra adentro, con inclusión de transporte marítimo y terrestre.)

Podemos decir entonces que el término "Transporte Combinado" (**Combined Transport**), con un "**H/H Through Bill of Lading**", causa cierta confusión para algunos.

No obstante se sigue usando en forma generalizada. En nuestro medio para muchos las "correctas" denominaciones de las autoridades de la UNCTAD y la Union Europeo, Intermodal y Multimodal no están muy claro: Con el avance del contenedor en los años 80, se había comenzado en nuestro país a usar las palabras "Multimodal" o "Intermodal" casi indistintamente. Pero no se hacía con relación **a un contrato**: Se hacía con relación a la facilidad que ofrece el

contenedor para ser transferido de un modo de transporte a otro, es decir para **la acción de la transferencia física**: "Multimodalismo o Intermodalismo" se relacionaba con la posibilidad de transferir un contenedor de un modo de transporte a otro con el uso de elementos mecánicos, sin necesidad de manipuleo de la mercadería, es decir, sin ruptura de la unidad. En los años 80 se hacía **propaganda de "transporte multimodal"** simplemente cuando se transportaba un contenedor sucesivamente por camión o tren, sea para el transporte interno o para contenedores de exportación. Así vemos como se fue cambiando con el tiempo el significado de los términos, que ahora se deben usar en **relación con los contratos y las responsabilidades que acepta tomar el transportista**.

La **UNCTAD** (United Nations Conference for Trade and Development, Conferencia sobre Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas) quiere preparar el camino al correcto uso de los términos que conviene utilizar universalmente y en el "**Handbook for Multimodal Transport**" da las siguientes definiciones:

Transporte Unimodal: *el transporte de mercaderías por un modo de transporte, por uno o varios transportistas. Si interviene un solo transportista él emite su propio documento de transporte por ejemplo B / L o airwaybill, remito etc.*

*Si hay mas de un transportista, por ejemplo en un transporte desde un puerto vía otro puerto para un tercer puerto, con transbordo en un puerto intermedio, uno de los transportistas podrá emitir un "Through bill of lading", cubriendo el transporte completo. Dependiendo de las cláusulas al dorso del "Through bill of lading", el transportista emisor puede aceptar la responsabilidad por el transporte completo desde el primer puerto hasta el último puerto o **solo la parte que cubre su propio buque, actuando en los demás tramos como mero agente del cargador.***

Intermodal: *transporte de mercaderías por varios modos de transporte donde uno de los transportistas organiza el transporte completo desde un punto o puerto de origen vía uno o mas puntos de interface hacia un puerto final o punto final. Los distintos tipos de documentos de transporte que se emiten, dependen de la forma en que la responsabilidad del transporte completo es compartida. Se pueden emitir "Documentos de Transporte Intermodal" o "Conocimientos de Transporte Combinado".*

*Se llama **Transporte Segmentado** cuando el transportista que organiza el transporte, se hace responsable únicamente por la parte que él mismo hace con sus equipos.*

Multimodal: *En este caso un "transportista" contrata el transporte desde origen a destino, **aceptando plena responsabilidad en toda la cadena**, bajo un único Documento de Transporte, el Documento de Transporte Multimodal. A su vez el "transportista contractual" puede sub-contratar los servicios de otros, que se convierten en "transportistas efectivos".*

Transporte Combinado: *"El transporte de mercaderías en una sola unidad de carga o vehículo por una combinación de modos de transporte".*

Hasta aquí las recomendaciones de la UNCTAD, que **no se respetan todavía** en forma universal y que además contienen una incongruencia cuando dice que se

pueden “emitir Conocimientos de Transporte Combinado” en un caso de “Transporte Intermodal”, contradiciendo su propia definición para Transporte Combinado, que en realidad es una admisión que no se ha podido cambiar esta costumbre.

Aunque se debe esperar que se producirá un cambio en el futuro, **la realidad es que para el transporte descrito como “Intermodal”, todavía se usa muy frecuentemente en los conocimientos el término Transporte Combinado**, tanto de armadores como de otros grupos de transportistas como describiremos a continuación.

V.2. Algo sobre Leyes y Convenios que fijan las responsabilidades de Transportistas. Límites de la Responsabilidad y su relación con los costos de los seguros. Antes de contar brevemente como se fue evolucionando la forma de contratar el transporte, creo que es de interés escribir algunas palabras sobre Leyes y Convenios que fijan las responsabilidades de Transportistas, sus diferentes límites de la responsabilidad y la relación con los costos de los Seguros. También mencionaremos algunas condiciones básicas de algunos de los “Contratos de Transporte”, que están en uso universalmente, sean estos de “Puerto a Puerto” , “Intermodal / Combinado” o “Multimodal”. Es sabido que en todos los transportes existen riesgos de averías y de pérdidas. Históricamente se ha considerado que el transporte marítimo presenta los mayores riesgos, y se formularon diversas reglas sobre la compensación de eventuales averías o pérdidas, que aclaran en qué situación el transportista se puede considerar “no responsable” (exoneraciones) y cómo puede limitar una eventual compensación (límite de la responsabilidad). Un punto importante en esas reglas es quien tiene el “cargos de la prueba” (“Burden of Proof”) en los alegatos. Normalmente el transportista toma un seguro para cubrir su exposición a riesgos. La prima que debe pagar depende de las responsabilidades que acepte en su contrato de transporte, de las que le impongan los convenios internacionales y de la forma como se aplican las leyes nacionales en los países en que hace sus tráficos. *El costo del seguro es un rubro muy importante para todos los transportistas y por ende las condiciones sobre compensaciones por daños y pérdidas tienen mucho que ver con el costo total del transporte.*

El transportista no puede limitar su responsabilidad unilateralmente, pues existen Convenios Internacionales y Leyes Nacionales que fijan reglas sobre las “exoneraciones” y “límites de responsabilidad” que puede establecer en sus contratos. En el Transporte Marítimo el Convenio Internacional más conocido, que está vigente en la gran mayoría de los países, se llama “Reglas de la Haya”. ¿Cómo se llegó a este Convenio Internacional ?

Históricamente, los transportistas marítimos han tratado de reducir su exposición a reclamos y en sus "Conocimientos de Embarque" (que entre otros funciona como evidencia de los términos del contrato de transporte) figuraban todo tipo de exoneraciones y limitaciones de responsabilidad (generalmente en letra chica). Para poner fin a las exageraciones, en el año 1924 se celebró en Bruselas una Convención Internacional que fijó reglas que debe observar el Transportista Marítimo en cuestiones de responsabilidad por averías o pérdidas, que se llaman "Reglas de La Haya". Con el tiempo, casi todos los países marítimos adhirieron a este Convenio y la Argentina lo ratificó en 1960 por Ley 15.787 titulada "Adhesión a las Convenciones Internacionales de Bruselas sobre Derecho Marítimo" / "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos".

Posteriormente se hicieron algunos ajustes a las Reglas de La Haya conocidas por las Reglas de La Haya-Visby (1968) y el protocolo SDR* de 1979. (En un momento de gran inflación en el mundo, se decidió establecer en los Convenios Internacionales un valor máximo de la recompensa basado en una canasta de monedas, el * SDR = Special Drawing Right o sea el Derecho Especial de Giro del Fondo Monetario Internacional. En esta canasta se toma en cuenta el valor del dólar de los EEUU, la libra esterlina, el marco alemán/Euro, el franco francés/Euro y el yen. En Marzo del 2001 1 SDR era aproximadamente US\$ 1,27). Esta parte del convenio se aplica solamente si el país de embarque es signatario y lo ha ratificado por ley. **Las Reglas de La Haya y La Haya-Visby son universalmente reconocidas y se aplican en prácticamente todos los transportes marítimos en el mundo, que se realizan bajo conocimientos de embarque (Bills of Lading o B/Ls).** Nuestra Ley de la Navegación sigue en general La Haya-Visby. Con los años se ha formado una amplia jurisprudencia y su interpretación es relativamente segura en todas partes, lo que da una cierta seguridad a los transportistas marítimos y sus aseguradores. Sin embargo algunos puntos, especialmente la exoneración por error en la navegación y la definición del periodo de la responsabilidad, reciben muchas críticas y se considera que ha llegado el momento de su modernización y en Febrero de 2001 el CMI Comité International Maritime anunció que junto con UNCITRAL de las Naciones Unidas, están escribiendo nuevas reglas, que deberán formar la base para un nuevo Convenio, para reemplazar las Reglas de La Haya y La Haya-Visby, que serán presentadas en Sept. 2001.

(En 1978 se hizo otro Convenio de las Naciones Unidas sobre responsabilidades en el transporte marítimo, conocido como las "Reglas de Hamburgo" que sin embargo fue ratificado por muy pocos países y que tiene muy poca aplicación en el mundo. Según este convenio la responsabilidad del transportista comienza en el momento que toma la carga bajo su custodia y termina cuando se hace la entrega en el puerto de descarga a la persona autorizada. No existe textualmente la exoneración por errores en la navegación y hay diferencias en la responsabilidad de la prueba. Hay muy pocas posibilidades que su uso se generalice, más aún en vista de la propuesta del CMI Comité International Maritime para hacer un Convenio totalmente nuevo, que toma en cuenta el avance de la Tecnología de Informática (Information Technology) y el hecho que son pocas las mercaderías

generales que se venden durante el transporte marítimo, para lo cual servía el B/L).

Para el transporte aéreo existe otro convenio internacional que es de aplicación universal, el Convenio de Varsovia de 1929 y sus protocolos.

En los transportes terrestres no existen convenios que se apliquen mundialmente y los límites de responsabilidad ("compensaciones máximas") por eventuales averías o pérdidas varían enormemente. ***En general se puede decir que hay una gran disparidad en los regímenes legales sobre transportes terrestres.*** En algunos países existen leyes al respecto y en otros se aceptan las condiciones que fijan los propios transportistas. Por ejemplo: para el transporte por camión en Japón, el gobierno aprueba los contratos "tipo" y en el Reino Unido se aplican las condiciones del contrato de la Road Haulage Association (Asociación de Transportes por Carretera). En Estados Unidos se aplica la "Enmienda Carmack" al transporte automotor, que da cierta flexibilidad a las partes para convenir la máxima responsabilidad, que se relaciona con el valor del flete. Si no existen acuerdos especiales, no hay límite de la responsabilidad del transportista camionero.

Sin embargo, permite que éste limite su responsabilidad previo acuerdo con el cargador, que declara aceptar un límite de responsabilidad contra el pago de una tarifa reducida. (Released value rates: donde el cargador asume parte o toda la responsabilidad por daños o perdidas en el transporte en compensación por un flete más favorable. Este compromiso debe ser escrito y firmado por el cargador y el transportista camionero. Una encuesta del 97 demostró que el 50% de los grandes dadores de cargas firman tales contratos a largo plazo con sus proveedores de transporte). Para los transportes terrestres en nuestro país rigen las normas del Código de Comercio (que tiene **su origen en 1889** y que todavía habla de caballos y carretas !!) y la Ley de Transporte Automotor de Cargas de 1996. El Código de Comercio no reconoce ninguna limitación de responsabilidad del transportista, la responsabilidad es "ilimitada". La Ley de Transporte Automotor de Cargas confunde este panorama y dice que el dueño de la carga debe tomar un seguro con **una cláusula de no repetición contra el transportista**, lo que podría entenderse como una limitación de la responsabilidad del transportista. Sin embargo tal cláusula en la póliza del seguro significa un aumento de la prima del 25 % y muchos dueños de la carga se niegan a aceptar este gasto adicional y consideran que el Código de Comercio prevalece sobre la Ley de 1996, lo que es considerado como correcto por la gran mayoría de los abogados. (Vea Ambito Financiero del 10 de Junio 1999: "Los seguros de las mercaderías" del Dr. Federico Ferreira Achával.)

La Ley de Transporte Multimodal argentina, que fue promulgada en 1998 y que espera su reglamentación, fija límites de responsabilidad para el transporte terrestre en un contrato Multimodal nacional o de importación, pero queda la duda si no pasará lo mismo que con la Ley de Transporte Automotor, que cuando se presente un caso concreto, se vuelve a aplicar el viejo Código de Comercio. En la Argentina los Operadores de Terminales hasta ahora no tienen límites de

responsabilidad y todavía no hay jurisprudencia definitiva como se aplica la famosa **cláusula Himalaya**, que figura en la mayoría de los conocimientos de los armadores y que tiene abundante jurisprudencia en Estados Unidos y Europa.

Esta descripción demuestra claramente que en la Argentina no tenemos reglas claras.

Muchos técnicos consideran que estas incertidumbres, que inciden en las primas de seguro, son la causa por la que nuestro sistema de transporte es tan caro.

Un estudio de la C.E.P.A.L. (G 1223 de 1983) aconseja entre otras cosas, que para hacer viable el transporte multimodal en la región, se debería hacer un convenio regional para **limitar la responsabilidad civil** de los transportistas terrestres a fin de crear una adecuada infraestructura legal para el traslado directo de las mercaderías.

La forma en que se aplica la enmienda Carmack en los **Estados Unidos, hasta ahora el país más competitivo del mundo**, indica que fijando límites a la responsabilidad del transportista, se podrán bajar los valores de los fletes. **Estos parecen ser pesados argumentos para limitar la responsabilidad de los transportistas y operadores de terminales para poder reducir los costos del transporte, no solo para Transporte Multimodal, sino para todos los transportes, tanto los relacionados con el Comercio Exterior como el Comercio Interno del país.**

En Europa se hicieron Convenios con reglas uniformes para el transporte terrestre internacional con sus respectivos límites de la responsabilidad:

C.M.R. = Convención para Transporte por Ruta.

"Convention relative au contrat de Transport International de Marchandises par Route", celebrada en Ginebra en 1956. Esta es de aplicación en casi todo Europa, algunos países de Asia lindantes con Europa y en el norte de Africa.

C.I.M. / COTIF CIM = Convención para Transporte por Ferrocarril.

"Convention International concernant le Transport des Marchandises par Chemins de Fer", celebrada primero en Berna en 1970 y modificado en 1980 y 1999. (Esta última revisión todavía debe ser ratificado por 2/3 partes de los miembros de la Unión Europea para entrar en vigencia.)

C.M.N.I. Convenio para el Transporte de Mercaderías por Vías Navegables Internas. Celebrada hace poco en Budapest y que espera ratificación.

Todos estos convenios que mencionamos, establecieron un "límite de responsabilidad" según la siguiente tabla comparativa, que toma en cuenta el valor medio de los productos transportados:

	La Haya	LH-Visby	Hamburg	Ley de la Nav.
Por bulto o unidad de flete *	100 Libras esterlina oro	666,666 SDR's	835 SDR's	400 pesos argentinos oro
Por kilograma *	N/a **	2 SDR's**	2,5 SDR's	N/a**

*Lo que resulte mayor ** N/a= no se aplica

	US-COGSA '36	US-Cogsa draft	Warsovia
Por bulto o unidad *	US\$ 500,--	666,666 SDR's	N/a**
Por kilograma *	N/a**	2 SDR's	17 SDR's

*Lo que resulte mayor

	C.M.R.	C.I.M/ COTIF	CMNI
Por bulto o unidad	N/a**	N/a**	666,666 SDR's
Por kilograma	8,33 SDR's	16,33 SDR's ***	N/a**

*** Carga general.

Datos para comparación de estos valores en US\$. (valor 1 SDR = \$ 1,268, al 23/3/2001)

Limite por bulto en EEUU : US\$ 500,--

Hague-Visby : 666,666 SDR's son US\$ 853,23

Hamburg-rules: 835 SDR's US\$ 1.068,80.

Limite por bulto en Argentina: US\$ 7.500,-- (\$400 pesos argentinos oro)

Insertar gráfico pag.30 libro '91

No solamente los regímenes de Transporte Terrestre difieren de país a país, también **se aplican regímenes diferentes en la fase de manipuleos en lugares de transferencia.**

(Un Convenio de las Naciones Unidas celebrada en 1991 en Viena "Sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional", que limita la responsabilidad de Operadores de Terminales, tanto portuarias, como aero-portuarias y terrestres, todavía no ha sido ratificado por suficientes países y todavía no es de aplicación).

Con este complicado panorama, ningún transportista se animaba a contratar un "transporte de origen a destino" con cargas convencionales, que debían pasar por varios sistemas legales diferentes, pues le era muy difícil obtener adecuados seguros. El uso de contenedores no ha solucionado la cuestión de fondo. Sin embargo, muchos transportistas se animaron a tomar el gran paso, esperando que después de la "solución económica" se produciría la "solución legal" y que las leyes se adecuarían a la nueva realidad.

V.3 Desarrollos y Protagonistas de la Integración de las Cadenas de Transporte.

Veremos ahora como se comenzaron a integrar las cadenas de transporte:

El primer paso hacia el "Transporte Combinado / Intermodal" lo dieron algunos armadores con servicios totalmente "contenedorizados": En muchos casos el Armador puede intervenir en la negociación con los transportistas terrestres y ofrecer un paquete de transporte muy grande y, por eso, obtener mejores precios para los trayectos pre y pos-buque, que son por cuenta y riesgo de cargadores y consignatarios. Esta es la razón por la cuál los armadores comenzaron a ofrecer servicios para transportes terrestres, COMO AGENTE del cargador o consignatario (el "**Carrier's Haulage**" o "**acarreo del armador**" que vimos en el Cap.IV.1).

No se debe confundir esto con transporte combinado o intermodal, pues se trata de contratos separados, cada uno con su propio documento de transporte. El armador actúa como agente para el tramo terrestre. El nombre del dueño de la mercadería (no el del armador) figura en el contrato/remito. El transportista terrestre (o fluvial) es directamente responsable ante el dueño de la carga por el tramo correspondiente.

El armador no interviene en eventuales reclamos por trayectos no marítimos y es responsable *únicamente* por el tramo marítimo cubierto por el conocimiento que, según un Convenio Internacional al cual adhirió también la Argentina, el de La Haya / Visby, se considera comprendido entre el momento que se engancha el contenedor para la carga en el puerto de embarque hasta que se desengancha en el puerto de descarga. (o según nuestra Ley de la Navegación hasta la entrega a Despacho Directo al Consignatario o al Depósito Fiscal o en un lugar en la jurisdicción de la Aduana).

Para los diferentes tramos (terrestres y marítimos) se aplican por separado las leyes y convenios internacionales que corresponden a cada uno:

Por ejemplo en nuestro país al transporte por camión se aplica el Código de Comercio y la Ley de Transporte Automotor de 1996 y al tramo marítimo la Ley de la Navegación y la Ley 15.787 sobre Unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de Embarque.

Este paso de los armadores de meterse en transportes terrestres, recibió una pronta réplica de los "freight-forwarders" (título que se da en inglés a un especie de "operador de fletes" o "expedidor", que no tiene traducción en la Argentina, pero que en España se llama transitario y en Chile "proveedor de fletes"). Ellos son importantes participantes en el transporte mundial y tuvieron una importante intervención en el desarrollo de la integración de la cadena de transporte, que resultó en el transporte Intermodal / Multimodal.

(Vea Capítulo V.3). Describiremos brevemente la forma de operar de los Freight-forwarders que en la práctica pueden actuar como:

- a. Agentes para el dueño de la carga y contratar en el nombre de éste, o
- b. como "Transportistas contractuales".

a. Cuando el "Freight-forwarder" actúa como agente para arreglar un transporte marítimo, su mandante, *EL CARGADOR figura como PRINCIPAL* en el contrato con el transportista. En éste caso el servicio del Forwarder generalmente va combinado con la preparación y tramitación de la documentación (tareas de despachante de aduana), transportes de recolección, almacenaje intermedio, etc. La responsabilidad del Freight-forwarder se limita a la buena ejecución de su función y por ejemplo: no le alcanza reclamos por daños en el trayecto marítimo, siempre y cuando haya elegido un armador que no es "sub-standard". Reclamos se ventilan directamente entre cargador (o Consignatario) y el transportista marítimo (Este es transportista "contractual" y "efectivo"). Muchos Despachantes de Aduana locales han ampliado el campo de sus servicios y actúan prácticamente como Freight-forwarders.

b. Después que los Armadores comenzaron a extender sus actividades en tierra con contratos para transportes terrestres (propios o sub-contratados), los freight-forwarders hicieron su contra ataque y comenzaron a ofrecer paquetes de transportes integrados de origen a destino. Extendieron sus propios conocimientos o "way bills" y empezaron a subcontratar los servicios de armadores para el trayecto marítimo.

Cuando un **freight-forwarder** actúa como "**transportista contractual**", él celebra un contrato de transporte con el "dador" o "dueño" de la carga, NO COMO AGENTE pero como PRINCIPAL y a su vez él subcontrata los servicios de otros, los "transportistas efectivos". En el contrato con el dador de la carga, el freight-forwarder figura como transportista y asume la responsabilidad ante el cargador y consignatario. En las leyes de Estados Unidos en este caso el Freight-forwarder deja de pertenecer a esta categoría y pasa a ser "transportista NVOCC", Non-Vessel-Operating-Common-Carrier, algo como "Transportista Marítimo Sin ser Dueño del Buque". Si hay reclamos, el Freight-forwarder / NVOCC debe responder a su cliente según las condiciones de su contrato y **repite** su reclamo contra el "transportista efectivo", cuyos servicios él ha subcontratado, esta vez bajo las condiciones entre él y el Armador, que pueden ser diferentes.

En respuesta a esta iniciativa de los Freight-forwarders / NVOCC para controlar toda la cadena del transporte, algunos grandes armadores comenzaron a hacer lo mismo. Así **nació** lo que se comenzó a llamar el "**Transporte Combinado**".

(American President Company, que fue la "compañía madre" del armador American President Lines, organiza transportes por ferrocarril con o sin combinación de transporte marítimo en sus buques. El armador Sea-Land, que pertenecía a la compañía de ferrocarriles CSX, que también se dedica a freight-forwarding y transportes vía el Trans-Siberian Land-bridge, el Ferrocarril Trans-Siberiano, también operaba importantes terminales portuarias en todo el mundo. El armador danés Maersk opera un ferrocarril en Estados Unidos. En 1998 Maersk compró SeaLand y se convirtió en el armador integral más grande del mundo y uno de los principales operadores de terminales).

En un principio estos transportes integrados se hacían bajo las más diversas condiciones, que quedaban o no reflejadas en los documentos resultantes, produciéndose una situación legalmente muy confusa.

La falta de uniformidad de los documentos complicaba (**y aún lo hace**) la acción de comerciantes, seguros y bancos. Por éste motivo, organismos “No Gubernamentales” trataron de establecer reglas algo más uniformes: el Comité Marítimo Internacional en Tokio en 1969, la UNIDROIT en 1970 y finalmente la Cámara de Comercio Internacional (ICC) publicó en 1975 “**Las Reglas para Documentos de Transporte Combinado**”- (**publicación ICC 298**), que son de aplicación voluntaria entre las partes y se comenzaron a aplicar universalmente a los contratos que cubren el transporte desde origen a destino, incluyendo transporte marítimo y terrestre. (**Estas reglas se siguen usando con mucha frecuencia, aunque en 1991 la ICC redactó nuevas que se deberían usar en su reemplazo, como veremos**). Aunque con la ICC 298 se obtuvo un poco más de uniformidad, estas reglas no cambiaron el complicado panorama de las diferentes responsabilidades y las Naciones Unidas comenzaron a ocuparse del tema y después de ocho años de deliberaciones, aprobaron el "Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal de 1980". (Por razones que explicaremos en el Capítulo VI, este convenio fue ratificado solo por 9 países, la mayoría de África, y no es de aplicación en ningún tráfico internacional en la forma que fue aprobado en Ginebra en 1980). Cuando el UNCTAD finalmente se dio cuenta que el Convenio en la práctica no funcionaba, y vista la urgencia de avanzar hacia un sistema con mayor claridad de responsabilidades en los contratos, pidió en 1989 una reunión con el “Comité de Transporte Marítimo de la Cámara de Comercio Internacional” (ICC Sea Transport Committee) y el “Comité Maritime International” (CMI) para buscar un acuerdo sobre un modelo de reglas aceptables para los armadores, **basadas en las Reglas de La Haya y La Haya Visby, cuya aplicación es predominante en el mundo**.

Finalmente en Junio de 1991 la Cámara de Comercio Internacional y la UNCTAD convinieron **nuevas “Reglas UNCTAD / ICC para Documentos de Transporte Multimodal”**, que se comenzaron a usar a partir del 1 de Enero de 1992. Éste no es un convenio internacional, sino un modelo de aceptación voluntaria entre las partes. La intención es que estas reglas reemplacen en el futuro totalmente las condiciones de la Cámara Internacional de Comercio de 1975, las ya mencionadas “**Reglas para Documentos de Transporte Combinado**” (**ICC publicación 298**), que fueron, y todavía son, de mayor aplicación en los transportes que se hacen bajo un solo contrato desde origen a destino **y que contra los deseos de la Unctad, se siguen usando con mucha frecuencia**. (La UNCTAD tiene la esperanza que con el apoyo del CMI, ICC y UNCITRAL se podrá formular pronto un nuevo Convenio Multimodal para evitar la proliferación de diferentes leyes multimodales nacionales).

Dos organismos que se ocuparon mucho de tratar de introducir uniformidad en los Conocimientos de Carga de sus socios fueron el BIMCO y FIATA:

BIMCO = Baltic and International Maritime Council.

FIATA = Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios=
International Federation of Forwarding Agents' Associations.

Muchos armadores todavía usan el “BIMCO-INSA Combidoc” o “Combined Transport Bill of Lading” y el “BIMCO- Intermodal” B/L . Otros han comenzado a usar el “Multimodal B/L de UNCTAD / ICC DE 1991”.

Cuando el Armador contrata un Transporte Multimodal, se lo llama *Vessel Operating Multimodal Transport Operator (VO-MTO)*.

También muchos Freight-forwarders todavía usan FIATA "H/H thru bills of lading" (Fiata-conocimientos directos) basados en las **Reglas para Documentos de Transporte Combinado ICC 298** de 1975 y otros usan FIATA MULTIMODAL B/Ls, que son basados en las **Reglas de UNCTAD / ICC para Documentos de Transporte Multimodal de 1991**.

Cuando un Freight-forwarder actúa como **principal**, deja de ser un Freight-forwarder y se convierte en un *Non-Vessel Operating Multimodal Transport Operator (NVO-MTO)* o *Non Vessel Operating Common Carrier (NVOCC)* en los Estados Unidos .

V. 4 Tipos de Contratos vigentes.

La diferencia básica entre los dos tipos de contrato que usan armadores y freight-forwarders cuando contraten un "Transporte Combinado o Intermodal" o "Multimodal", radica en las exoneraciones y los límites de responsabilidad que se aplican en la cadena total.

En los casos de un contrato "Multimodal" hay dos sistemas en uso:

I. "TIE-UP-SYSTEM" (SISTEMA ENCADENADO):

Usado por muchos armadores, **que asumen su responsabilidad ante el cargador en la misma forma como hubiera sido el caso si el cargador hubiera tenido que contratar directamente con cada porteador individual.**

En otras palabras, se hace más sencilla la contratación de la cadena de transporte, pero no se avanza en las cuestiones legales en casos de pérdidas o averías. En éste caso el Armador / O.T.M. asume las mismas responsabilidades que él, a su vez, puede reclamar a sus subcontratistas.

Son de aplicacion:

a) En caso de daños "localizados" (cuando se puede determinar en qué segmento del transporte se produjo):

1) El Convenio Internacional aplicable al "modo" en que ocurrió. Por ejemplo: Reglas de La Haya / La Haya Visby para el tramo marítimo; Convención de Varsovia para el transporte aéreo; C.I.M./ C.M.R. para transporte por ferrocarril o carretera en Europa, etc.

2) Leyes imperativas del país donde se formula el reclamo.

3) **Las condiciones de cada uno de los contratos que hace el "Operador de Transporte Combinado" con sus subcontratistas.**

b) Daño " no localizado " (cuando no se puede determinar en qué segmento se produjo):

Se supone que ocurrió durante el transporte marítimo y se aplican las limitaciones de responsabilidad de las Reglas de La Haya (Hague-Rules) o La Haya Visby.

II. NETWORK-SYSTEM (SISTEMA DE RED):

Se basa en el Proyecto Convención 1970 de la UNIDROIT o de la "Cámara Internacional de Comercio 1975" (I.C.C.), que todavía usan muchos transitarios con los conocimientos de la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios: Fiata-thru bill of lading.

Son de aplicacion:

a) En caso de daño localizado:

- 1) El Convenio Internacional del modo en que ocurrió.
- 2) Leyes imperativas del país donde se formula el reclamo.

b) Daño no localizado: según las condiciones que estipula el conocimiento en cuestión.

Estas pueden ser distintas en cada contrato. Por ejemplo: el conocimiento de la FEFC limita la responsabilidad del transportista en éste caso en SDR 2,- por kilo de mercadería perdida o averiada.

NOTA: ***En el NETWORK-SYSTEM el O.T.M no puede hacer valer las cláusulas de los contratos que él tiene con sus subcontratistas.***

PLAZO DE ENTREGA: Normalmente, no hay arreglo específico sobre el plazo de entrega en ninguno de los dos sistemas.

Para **cada caso de un contrato de transporte (o B/L) de un "Transporte Combinado o Intermodal" o aún "Multimodal"** se requiere un estudio de las condiciones. **No hay uniformidad.**

Situación actual:

Como vimos, estamos en un nuevo periodo de transición en lo que se refiere a la contratación de la entera cadena de transporte y se mezclan los términos. La confusión es tanto o más grande que en 1991 y **cada caso requiere un análisis especial.** Aunque hay grandes esfuerzos para llegar a uniformar los sistemas, la realidad es otra y la promulgación de diferentes Leyes Multimodales de los países individuales, generalmente de países Sudamericanos, agrega más confusión todavía. (Sería mejor si los países seguirían el ejemplo de Alemania, que hizo un Código de Transporte moderno, que reúne toda su legislación sobre movimientos de carga, que se acopla a movimientos internacionales bajo contratos multimodales. Como ya dijimos, en nuestro país todavía se aplica el Código de Comercio de 1889 al transporte terrestre, que habla de carretas y caballos, en una época que en otros países se está combinando las leyes de transporte con el "comercio electrónico" (e-commerce). Volviendo a la situación actual: se debe tener mucho cuidado cuando se usa el término "Transporte Combinado o Intermodal" y se debe leer detenidamente el texto del conocimiento de embarque, (evidencia del Contrato de Transporte), para saber exactamente que responsabilidades está aceptando el Transportista en las distintas etapas. Todavía se usan muchos conocimientos de embarque (*evidencias del Contrato de Transporte*), basados en las "Reglas para Documentos de Transporte Combinado ICC Publicación 298". En muchos casos el transportista acepta solamente la responsabilidad sobre el trayecto que realiza con sus propios equipos de transporte y actúa como agente en los trayectos que se hacen con equipos de transporte de terceros, sin aceptar responsabilidad en estos. (Transporte Segmentado). En casos de averías o pérdidas, el dueño de la carga tendrá que hacer su reclamo ante el transportista "efectivo".

En la mayoría de los casos cuando el Conocimiento se refiere a un "Transporte Combinado o Intermodal" el "Operador de Transporte Combinado o Intermodal" (que llamaremos para nuestra conveniencia de aquí en más O.T.I.) asume ante el expedidor o cargador el compromiso de ORGANIZAR el transporte total entre dos puntos que se mencionan en el "Contrato de Transporte Combinado / Intermodal" usando más de un modo de transporte, asumiendo la responsabilidad (y limitando la misma) según reglas fijadas en su contrato. El O.T.I puede subcontratar a su

vez ciertos segmentos de la cadena de transporte. Hay muchos casos que el O.T.I. actúa en ciertos tramos solamente como Agente y por eso repetimos que se debe leer la letra chica del B/L para confirmar las condiciones en que se está contratando el transporte y si el OTI se hace o no directamente responsable ante el cargador. Por eso es importante que los cargadores/expedidores que son parte de este tipo de contrato, controlen bajo qué condiciones el OTI asume sus responsabilidades.

Solamente un Documento de Transporte Multimodal extendido con **una referencia escrita** a las **“Reglas de la UNCTAD-ICC relativas a los Documentos de Transporte Multimodal”**, da la garantía que realmente se trata de un contrato de un Transporte Multimodal y que el **“Transportista” acepta la responsabilidad por toda la cadena**. Muchos transportistas usan conocimientos que llevan el sello de la ICC, como prueba que este ha controlado que las condiciones están de acuerdo con sus reglas de 1991.

V. 5 :Transporte Multimodal bajo las “Reglas de la UNCTAD-ICC para Documentos de Transporte Multimodal”.

El esquema nro 5 demuestra la aplicación de las “Reglas de la Unctad-ICC para Documentos de Transporte Multimodal” en una cadena desde origen a destino. En este caso el Transportista Contratante **acepta claramente la responsabilidad en la cadena total del transporte**, es decir tanto la parte que eventualmente se hace con sus propios equipos, como la que se hace con equipos de terceros.

El **“Operador de Transporte Multimodal” (OTM)** asume ante el expedidor o cargador el compromiso de hacer el transporte total entre dos puntos que se mencionan en el “Contrato de Transporte Multimodal”, usando más de un modo de transporte, **asumiendo la responsabilidad (y limitando la misma) según reglas fijadas en su contrato**.

El O.T.M. puede subcontratar a su vez ciertos segmentos de la cadena de transporte, pero él sigue siendo responsable ante el cargador.

Aún con un transporte bajo un documento de Transporte Multimodal de las Reglas de Unctad-ICC **se aplican muchas de las reglas descritas para el “tie-up”-system y “network-system” y se está muy lejos todavía de una aplicación uniforme pretendida en el “convenio de las naciones unidas de 1980”**, que se describe en el próximo capítulo.